

# 중국의 주요 해운규정 정비와 우리나라의 대응방향

2002. 12

임종관·전형진

☐ 보고서 집필 내역

◆ 연구책임자

- 임 종 관 : 제1장, 제2장, 제3장 제1, 2절  
제5장, 제6장 제2절, 제7장

◆ 연구책임자

- 전 형 진 : 제3장 제3~6절, 제4장, 제6장 제1절

☐ 산·학·연·정 연구자문위원

◆ 김 남 덕(장금상선 이사)

◆ 이 명 욱(한진해운 상무)

◆ 오 무 균(한진해운 부장)

◆ 정 연 심(장금상선 차장)

◆ 나 성 린(한양대학교 교수)

## 머 리 말

중국은 2001년 12월 WTO에 가입하였다. 1986년 7월 GATT 회원국 지위 회복을 추진하다 좌절한 지 15년 만에 국제교역무대의 정회원으로 인정 받은 셈이다. 중국이 세계 교역자유화를 이끌어 가는 WTO 회원국이 되었다는 것은 세계 교역 및 해상운송에 상당한 영향을 미칠 수 있는 중대한 사안이다. 우선 중국은 세계 경제질서에 동참하기 위해 개혁과 개방을 가속화할 것이며, 이를 제도적으로 뒷받침하기 위해 경제 및 해운관련 규정을 전반적으로 개편해 갈 것이다. 두 번째로는 세계무대에서 중국의 영향력이 크게 강화될 것으로 예상된다. 성장잠재력을 감안할 때 중국은 미국과 EU에 버금가는 영향력을 확보하려고 부단히 노력할 것으로 예상된다. 특히 중국시장에 대한 의존도가 높아지고 있는 우리나라는 중국의 변화물결로부터 큰 영향을 받게 될 것이다.

중국은 세계 최대의 해운시장으로 성장하는 추세를 보이고 있다. 2000년에 중국항만이 처리한 컨테이너화물이 1,740만TEU에 달함으로써 일본을 제치고 세계 제2위를 차지했다. 홍콩의 화물처리량을 합하면 중국은 연간 물동량이 3,500만TEU를 초과하여 미국을 제치고 세계 1위의 정기선시장으로 올라서게 된다. 우리 선사들은 중국을 생존기반으로 활용하지 않는 한 지속적으로 발전하기 어려울 것이다. 우리 선사뿐만이 아니라 세계 유수 선사 모두가 중국 해운시장에 경쟁적으로 참여하고 있다. 국가적으로도 우리나라는 동북아 물류중심화전략을 추구해야 하는 만큼 중국시장에 기대하는 바가 크다. 따라서 중국시장의 변화는 우리에게 생존의 문제로 대두된다. 그러므로 중국시장의 경쟁조건을 변화시키는 해운규정의 정비는 우리 선사들에게 매우 중요한 문제이며 정부로서도 조금도 간과할 수 없는 관심사이다.

본 연구는 중국이 새롭게 제정하거나 정비하는 해운규정들의 특징과 문제점 그리고 향후 해운환경에 미칠 영향을 분석하고 있다. 아울러 우리 해운기업들이 중국시장에서 겪고 있는 불합리한 대우에 대해서도 선사들을 대상으로 직접 조사하여 분석하였다. 그리고 이와 같은 분석결과에 기초하여 우리 정부와 해운업계가 대응해야 할 방향을 제시하고 있다.

한편 해운시장이 급속히 확대되고 있음에도 불구하고 중국의 해운관련 규정은 그 내용이 미비할 뿐만 아니라 외국의 규정이나 해운관행과 조화를 이루지

못하고 있어 해운관련 분쟁이 크게 증가해 왔다. 중국에서 해운관련 소송 건수는 1984년부터 1999년까지 25,000건에 이르며, 이 중 외국기업에 관련된 소송도 3,746건이나 된다. 해운관련 소송이 많다는 것은 규정 숙지의 중요성이 높다는 것을 의미한다. 모든 사업이 규정으로 시작되어 규정으로 마무리된다는 점에서 볼 때 소송이 많은 중국해운시장은 규정에 대한 유능한 전문가를 요구한다고 볼 수 있다. 더구나 중국은 WTO 가입을 계기로 법에 근거하는 시장관리를 보다 더 강화할 계획이라고 한다. 규정의 개편은 사업환경을 변화시킬 뿐만 아니라 기업의 시장 적응능력을 재평가하게 된다. 따라서 중국시장에 참여하는 우리 선사들은 중국 해운관련 규정의 개편내용에 대해 각별한 대응전략을 추구해야 할 것이다.

끝으로 본 연구내용이 중국 해운시장에 진출하는 기업뿐만 아니라 기업을 위해 중국 정부와 협력을 지속해야 할 우리 해운당국에 도움이 되기를 기대한다. 아울러 중국 해운규정에 대한 전문가 양성의 계기가 되기를 바라마지 않는다.

2002년 12월

韓國海洋水產開發院  
院 長 李 廷 旭

## 목 차

〈요 약〉	i
-------	---

제 1 장 서 론	1
-----------	---

1. 연구의 배경과 목적	1
1) 연구의 배경 / 1	
2) 연구의 목적 / 2	
2. 연구의 범위와 방법	3
1) 연구의 범위 / 3	
2) 연구의 방법 / 3	
3) 연구내용 구성체계 / 4	

제2장 중국 해운관련 규정의 정비방향	5
----------------------	---

1. 시장경제관련 규정의 구성체계	5
1) 시장주체를 규율하는 법률 / 5	
2) 시장주체 행위를 규율하는 법률 / 7	
3) 시장질서를 규율하는 법률 / 8	
4) 정부의 거시적 통제를 규율하는 법률 / 9	
5) 노동과 사회보장을 규범화하는 법률 / 10	
2. 해운관련 규정의 정비방향	10
1) 자율화를 위한 규정 정비 / 11	
2) 체계화를 위한 규정 정비 / 12	
3) 개방화를 위한 규정 정비 / 14	
4) 국제화를 위한 규정 정비 / 15	

1. 국제해운조례 17
  - 1) 구성내용과 일반원칙 / 17
  - 2) 해상운송활동 참여자격 및 허가조건 / 20
  - 3) 국제해상운송 보조업무 경영조건 / 23
  - 4) 외국인 투자조건 / 28
  - 5) 조사 및 처리 / 29
  - 6) 법률 책임 및 처벌 / 31
  - 7) 기타 부칙의 내용 / 36
2. 선박인항관리규정 37
  - 1) 구성내용 / 38
  - 2) 총칙(일반원칙) / 39
  - 3) 도선기관 / 41
  - 4) 도선사 / 42
  - 5) 도선신청 및 실시 / 44
  - 6) 벌칙 / 50
  - 7) 부칙 / 51
3. 외국투자국제화운대리업관리규정 51
  - 1) 구성내용 / 51
  - 2) 목적과 정의 / 52
  - 3) 회사설립 조건 및 형태 / 52
  - 4) 사업의 범위 및 설립신청 요령 / 54
  - 5) 외국투자국제복합운송주선기업의 경영조건 / 56
  - 6) 부칙 / 58
4. 대외무역항수수료비용규정(항만부문) 58
  - 1) 요율의 종류 및 결정방식 / 58
  - 2) 항만시설사용료 / 58
  - 3) 예·도선 사용료 / 59
  - 4) 하역료 / 60

5) 기타 서비스 요율 / 62	
6) 항만요율체계의 특징 / 62	
5. 외무비규 및 표준조정에 관한 통지	63
1) 통지목적 및 대상 / 63	
2) 통지내용 / 64	
3) 부칙내용 / 65	
6. 해관법(관세법)	66
1) 구성내용 / 66	
2) 총칙 / 68	
3) 운수기관 / 69	
4) 수출입화물 / 71	
5) 관세 / 74	
6) 납세담보 / 76	

#### 제4장 한·중 해운규정 비교 ————— 78

1. 제정목적 및 적용대상	78
1) 제정목적 / 78	
2) 적용대상 / 79	
2. 국제해상운송사업	79
1) 국제 해상운송사업의 참여자격 및 허가조건 / 79	
2) 법인등기 / 82	
3) 운임공표 및 협약 / 83	
4) 인수·합병 / 85	
5) 금지행위 / 86	
3. 국제해상운송보조활동	87
1) 국제해상운송보조활동의 참여자격 및 허가조건 / 87	
2) 선하증권 또는 보증금 예치 / 89	
3) 등록취소 / 91	
4) 국제해상운송보조활동 업무 / 91	

4. 외국인투자	93
5. 조사 및 보고·검사	94

## 제5장 국제해운조례가 해운환경에 미치는 영향 ————— 97

1. 해운조례 이전의 해운 규제정책	97
1) 해운시장 접근 규제 / 97	
2) 정기선해운 규제 / 98	
3) 기타 해운 규제 / 100	
2. 중국 해운조례에 대한 미국의 평가	101
1) 해운조례 이전의 중국해운정책에 대한 평가 / 101	
2) 중국의 국제해운조례에 대한 평가 / 102	
3. 중국 국제해운조례의 문제점	104
1) 사업허가 심사기준의 모호성 / 105	
2) NVOCC 활동규정 미비 / 105	
3) 운임등기의 문제점 / 105	
4) 현지사무소의 활동과 외국인 투자 제약 / 105	
5) 외국기업의 화주 접근 제한 / 106	
4. 중국 해운조례가 해운여건에 미치는 영향	107
1) 단기적 영향 / 107	
2) 해운조례의 중장기적인 영향 / 110	

## 제6장 중국의 해운규정 정비에 대한 대응방향 ————— 112

1. 중국시장에 대한 우리 해운업계의 문제의식	112
1) 외국선사의 중국 연안 환적 제한 / 112	
2) 내륙지역 화물의 보세운송 제한 / 113	
3) 영업망 구축의 제한 / 114	
4) 해운대리점관련 제한사항 / 115	
5) 세무조사 및 송금 제한 / 115	



6) 터미널 운영 및 항만요율 제한 / 116	
7) 통관의 문제점 / 117	
8) 선하증권 발행의 제한 / 118	
2. 우리나라의 대응방향	119
1) 정부부문 / 119	
2) 민간부문 / 124	
 제7장 결론 및 정책제언	 128
1. 중국 해운규정 정비의 중요성	128
2. 중국 해운규정의 개정방향	128
3. 중국 국제해운조례의 파급효과	129
4. 우리 정부의 대응방안	130
5. 우리 선사 경영전략 측면의 시사점	131
 참고문헌	 133

## 표 목 차

<표 2-1> 중국 해운관련 규정의 비체계성(예시)	13
<표 2-2> WTO 가입이전 중국 해운시장의 대외개방	14
<표 2-3> WTO 가입을 위한 중국의 해운관련 규정 제정 현황	16
<표 3-1> 중국 국제해운조례의 내용 구성	17
<표 3-2> 중국 국제해운조례의 목적·적용대상·기본원칙·주관기관	19
<표 3-3> 국제해상운송 및 보조업무 경영자(국제해운조례 제2장)	20
<표 3-4> 국제해상운송 및 보조업무 경영자(제2장 계속)	23
<표 3-5> 국제해상운송 보조업무 경영자(국제해운조례 제3장)	24
<표 3-6> 외국투자자에 관한 특별규정(국제해운조례 제4장)	28
<표 3-7> 조사와 처리(국제해운조례 제5장)	30
<표 3-8> 법률책임(국제해운조례 제6장)	32
<표 3-9> 부칙(제7장)	37
<표 3-10> 선박도선관리규정의 내용 구성	38
<표 3-11> 중국 선박도선관리규정의 제1장(총칙) 내용	39
<표 3-12> 중국 선박도선관리규정의 제2장(도선기관) 내용	42
<표 3-13> 중국 선박도선관리규정의 제3장(도선사) 내용	43
<표 3-14> 중국 선박도선관리규정의 제4장(도선신청 및 실시) 내용	46
<표 3-15> 중국 선박도선관리규정의 제5장(벌칙) 내용	50
<표 3-16> 외국투자국제복합운송주선업관리규정의 목적과 정의	52
<표 3-17> 외국투자국제복합운송주선기업의 설립조건 및 형태	53
<표 3-18> 외국투자국제복합운송주선기업의 사업범위 및 설립신청 요령	55
<표 3-19> 외국투자국제복합운송주선기업의 경영조건	57
<표 3-20> 항만시설사용료 부과기준	59
<표 3-21> 도선 사용료 부과기준	60
<표 3-22> 예선사용료 부과기준	60
<표 3-23> 컨테이너 하역요율	61

<표 3-24> 기타 서비스요율 부과기준	62
<표 3-25> 대외무역항수수료비용규정(외무비규) 및 표준조정에 관한 통지 내용	64
<표 3-26> 중국 해관법의 내용 구성	67
<표 3-27> 해관법 총칙의 주요 내용	69
<표 3-28> 해관법 운수기관의 주요 내용	70
<표 3-29> 수출입화물의 감독, 검사, 신고 및 통관조건 규정	72
<표 3-30> 재반출입, 보세화물 및 구역, 통관세관, 통과화물, 세관관리화물, 화물보관 규정	73
<표 3-31> 해관법 관세의 주요 내용	75
<표 3-32> 해관법 납세담보의 주요 내용	77
<표 4-1> 중국 국제해운조례 및 우리나라 해운법의 제정 목적	78
<표 4-2> 중국 국제해운조례 및 우리나라 해운법의 적용대상	79
<표 4-3> 중국 및 우리나라의 국제해상운송사업 참여자격	80
<표 4-4> 중국 및 우리나라의 국제해상운송사업 참여자격 부여절차	81
<표 4-5> 중국 및 우리나라의 국제해상운송사업 기업등기 규정	82
<표 4-6> 중국 및 우리나라의 기업등기 변경 규정	83
<표 4-7> 중국 및 우리나라의 국제해상운송사업 운임등기(공표) 규정	84
<표 4-8> 중국 및 우리나라의 국제해상운송사업 운임협약 규정	85
<표 4-9> 중국 및 우리나라의 국제해상운송사업 인수·합병 규정	86
<표 4-10> 중국 및 우리나라의 국제해상운송사업의 금지행위 규정	87
<표 4-11> 중국 및 우리나라의 국제해상운송보조활동의 참여조건	89
<표 4-12> 중국 및 우리나라의 국제해상운송보조활동 선하증권 또는 보증금 규정	90
<표 4-13> 중국 및 우리나라의 국제해상운송보조활동 등록취소 규정	91
<표 4-14> 중국 및 우리나라의 국제해상운송 보조활동 업무영역	92
<표 4-15> 중국 및 우리나라의 국제해상운송 및 보조활동에 대한 외국인투자규정	94

<표 4-16> 중국 및 우리나라의 해상운송 및 보조활동에 대한 조사, 보고·검사 규정	95
<표 5-1> 중국의 해운시장 접근 규제	98
<표 5-2> 중국의 정기선해운 규제	99
<표 5-3> 기타 중국의 해운규제	100
<표 5-4> 미국이 지적하는 중국 국제해운조례의 문제점	102
<표 5-5> 국제해운조례의 문제점	104
<표 6-1> 연안운송 및 내륙운송시장 개방에 대한 규제	113
<표 6-2> 영업망 구축 및 해운대리점관련 문제점	114
<표 6-3> 세무조사 및 송금제한	116
<표 6-4> 터미널 운영 및 항만 효율에 대한 규제	117
<표 6-5> 통관업무에 대한 규제	118
<표 6-6> 한/중항로 관리형태 및 향후 과제	120

## 그 립 목 차

<그림 2-1> 중국 시장경제 관련 규정체계	5
<그림 2-2> 중국 해운관련 규정의 정비방향	11
<그림 5-1> 중국 국제해운조례 제정이 외국해운기업에 미치는 영향	107
<그림 5-2> 중국 국제해운조례의 중장기적 영향	111
<그림 6-1> 한국과 중국간 현안문제 대응방향	119
<그림 6-2> 한/중항로 컨테이너 물동량 추이	121
<그림 6-3> 한/중항로 컨테이너화물 운임수준 변화	122
<그림 6-4> 선사의 국적별 한·중항로 시장점유율 추이	123
<그림 6-5> 중국의 규정 정비에 대한 중장기 대응 방향	125

## <요 약>

### 1. 서론

#### 1) 연구의 배경 및 목적

- 중국은 WTO 가입을 계기로 세계 경제질서에 동참하기 위해 개혁과 개방을 가속화시킬 것이며 이를 위해 경제 및 해운관련 규정을 전반적으로 개편해 갈 것임
  - 중국시장에 대한 의존도가 갈수록 높아지고 있는 우리나라는 중국의 규정개정에 따라 많은 영향을 받게 될 것임. 특히 1984년부터 1999년까지 중국의 해운관련 소송이 25,000건이나 발생했다는 점을 감안할 때 중국의 해운규정 정비는 우리 선사들에게 매우 중요한 사안이라 할 수 있음
  - 따라서 우리 해운업계는 중국의 규정개정과정을 예의 주시하여 신속히 적응해가야 할 것이며, 이러한 차원에서 중국 해운규정 정비에 대한 연구가 추진되었음
- 이 연구는 중국의 해운관련규정 정비방향과 그 내용을 점검하여 우리나라에 미치는 영향을 분석하고 대응방안을 제시하는데 목적이 있음
  - 구체적으로 중국의 새로운 해운규정들의 특징을 진단하고 중국 해운규정에 대한 미국 정부의 문제의식과 우리나라 선사들이 중국시장에서 겪고 있는 문제점들을 파악
  - 또한 중국 해운관련규정 정비의 파급효과를 감안하여 앞으로 전개될 중국 해운비즈니스 환경을 정립하여 우리나라의 대응방안을 제시

#### 2) 연구의 범위 및 방법

- 중국이 WTO에 가입하기 위해 개정하거나 제정한 규정을 점검대상으로

하되 중국해운의 기본법으로 제정된 국제해운조례에 대해서는 집중적인 분석대상으로 설정

- 내용적으로는 새로운 규정의 특징, 우리나라 관련 규정 및 국제해운관행 등과의 차이점, 특히 중국 국제해운조례에 대한 미국정부의 문제의식과 우리 선사들이 경험하고 있는 중국 해운시장의 문제점 등을 검토

◦ 이 연구는 중국의 해운규정 및 규정정비 내용에 대한 미국의 문제의식과 대응방향, 우리선사들이 중국시장에서 겪고 있는 문제점들에 관한 자료를 수집하여 분석

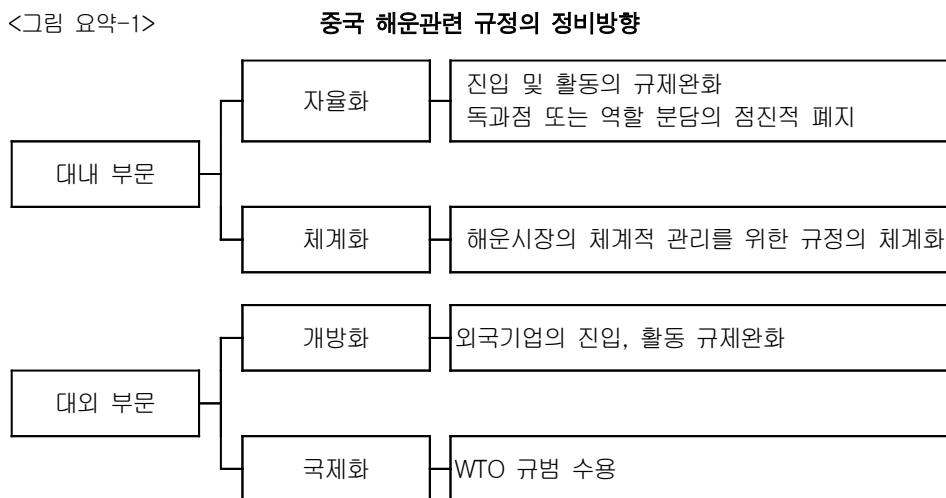
- 이러한 문헌조사를 기초로 한 연구내용의 현실성을 검증하는 방법으로는 중국에 근무한 경험이 있는 선사 전문가들과의 개별적인 토론을 활용

## 2. 중국 해운관련 규정의 정비방향

### 1) 자율화를 위한 규정정비

- 중국의 해운관련 규정은 중국 기업들의 시장진입과 진입 후 활동에 대한 규제를 완화시키는 방향으로 정비

<그림 요약-1>



## 2) 체계화를 위한 규정정비

- 중국의 해운관련 규정은 국무원, 교통부, 대외무역경제합작부가 제정함.  
중요한 규정은 대체로 국무원이 제정하고, 하위규정은 교통부 또는 대외  
무역경제합작부가 제정함
- 해운관련 규정체계의 난맥상은 담당기관의 분산, 규정의 비체계성, 임시  
방편적인 제정 등에 의해서 초래
  - 중국의 해운규정의 비효율적 구성체계로 인해 이용자들의 불편을 가  
중시키고 중국 규정에 대한 외국인들의 접근을 어렵게 하는 요인으로  
작용
- 그러나 2001년에 제정한 「국제해운조례」는 규정의 체계화 측면에서  
어느 정도 성과를 거둔 것으로 평가됨

## 3) 개방화를 위한 규정정비

- WTO 가입이전 중국의 해운규정 정비
  - 1985년 4월 외국선사가 중외합자기업의 형태로 국제해상수송에 종사하  
는 것을 허가
  - 1988년 이후 “자국화물 자국선박 우선적취”를 폐지
  - 1990년 6월 외국 해운기업이 중국에서 국제해상수송을 수행하는 것을  
허용
  - 1990년 12월 외국선사의 컨테이너정기항로 참여를 확대
  - 1992년 4월 외국선박이 중국항만에 입항할 경우 내국민대우 보장
- 그러나 선진 해운국들은 외국선사를 차별하는 이중항만요율제도의 폐지,  
외국기업에 대한 항만개방, 외국기업의 현지법인의 설립규제 폐지 등 보  
다 적극적인 시장개방을 요구
- 외국의 이러한 시장개방 확대요구는 중국의 해운관련 규정에 대한 지속

적인 정비압력으로 작용하고 있으며, 중국도 WTO 가입 6년 이내에 운송시장을 개방해야 하므로 시장개방을 위한 규정정비작업이 지속될 것으로 예상

#### 4) 국제화를 위한 규정 정비

- 중국은 WTO 가입을 계기로 하여 규정체계의 국제화를 위한 해운규정 정비작업을 지속적으로 추진(<표 요약-1> 참조).

<표 요약-1> WTO 가입을 위한 중국의 해운관련 규정 제정 현황

규 정	발효일	제정목적
중화인민공화국 국제해운조례(국무원)	2002.1.1	국제해상운송활동을 규범화함으로써 공정경쟁을 추구하고, 국제 해상운송시장질서를 유지하며, 해상운송 각 당사자의 권익을 보호하기 위함
대외무역항 수수료비용규정 및 표준조정에 관한 통지(교통부)	2002.1.1	대외무역 및 컨테이너운송의 발전을 촉진하고, 연안지역 대형항만의 운영활성화와 종합적인 경쟁력을 제고하기 위해 국제관례 및 중국 항만의 운영현황을 기초로 대외무역항 수수료비용규정 및 표준조정을 결정하여 하부기관에 통지
선박인항관리규정	2002.1.1	선박도선에 관한 관리
외국투자국제화운대리업관리규정(대외무역경제합작부)	2002.1.1	국제화운대리업의 건전한 발전을 촉진하고, 외국투자국제화물운송대리기업의 설립 및 경영을 규범화하기 위해서, 국가의 외국투자기업에 관한 법률·법규, 「중국국제화물운송대리업관리규정」에 의하여 이 규정을 제정

### 3. 중국 주요 해운규정의 특징

#### 1) 국제해운조례

- “중화인민공화국국제해운조례(국무원령 제335호)”는 2002년 1월 1일에 발효되었으며 중국해운규정의 기본법으로 총 7장 61조로 구성되어 있으며 주요 내용은 <표 요약-2>와 같음



&lt;표 요약-2&gt;

중국 국제해운조례의 내용구성

장 구분	조항 구분	주요 내용
제1장	1~4조	총칙 - 목적, 적용대상, 경영활동 종사원칙, 감독 및 관리자
제2장	5~15조	국제해상운송 및 보조업무 경영자 - 국제선박운송업무, 국제선박대리업무, 국제선박관리업무, 무선박 국제운송업무
제3장	16~30조	국제해상운송 및 보조업무 경영활동 - 국제정기노선연합경영, 국제정기노선운송업무의 신청·노선개설· 운임 등기, 운송경영자간 합병, 금지행위, 외국운송경영자의 준 수사항, 국제선박대리경영자 및 국제선박관리경영자의 업무 등
제4장	31~34조	외국투자경영자의 국제해상운송 및 기타 보조업무에 관한 특별규정 - 외국투자경영자의 준수규정·투자부문 및 조건·업무, 중국내 사 무소 설치 등
제5장	35~41조	조사 및 처리 - 조사대상, 조사기관, 조사반구성, 조사활동, 피조사인 의무, 조사 후 조치, 피조사인 이의제기 등
제6장	42~55조	법률책임 - 위반사항에 대한 처벌규정
제7장	56~61조	부칙 - 홍콩, 마카오, 대만 등에 관한 사항 - 기존 기업의 보충수속사항 - 발효일 및 기존 관련규정의 폐지

## 2) 선박도선관리규정

◦ 선박도선관리규정은 우리나라의 도선법에 해당되며 2001년 10월 12일 제11차 교통부 상무회의에서 통과되어 11월 20일 공포되었으며 2002년 1월 1일부터 시행되고 있음

◦ 선박도선관리규정은 총 6장 49조로 구성되어 있으며 그 내용은 다음의 <표 요약-3>와 같음

&lt;표 요약-3&gt;

선박도선관리규정의 내용 구성

구 분	제 목	조항	주요 내용
제1장	총 칙	1~9조	- 목적, 적용대상, 용어, 도선업무 주관기관, 교통부, 지방정부, 해사관리기구의 도선관리업무, 의무도선신청대상선박
제2장	도선기관	10~14조	- 설립원칙, 설치방안 및 범위, 업무, 도선정보통계업무, 관리책임자의 선발, 도선기구의 의무
제3장	도선사	15~23조	- 업무와 의무, 증명서 신청, 구분, 선발, 임명증서의 보존, 도선범위, 대우, 도선시 준수사항, 선박항해 및 관리책임
제4장	도선신청 및 실시	24~42조	- 신청, 신청시 제출자료, 도선사 배치 및 통지, 도선서비스 제공, 예인사용 방법, 도선방안 협의, 도선사의 수, 도선기의 계약, 도선사의 보고의무, 도선의 거절, 일시중지 및 종결조건, 수상안전사고발생시 도선사의 조치, 도선선박의 준수사항, 도선구간, 도선사의 하선, 도선장비, 항만의 조치사항, 부두 조건에 대한 자료제출, 도선종결시 업무
제5장	벌 칙	43~47조	- 무허가 도선기관 설립, 도선사의 파견 및 거절, 지연, 항만의 부적절한 조치, 수상교통안전관리감독규정 위반 등
제6장	부 칙	48, 49조	- 규정 해석권한 - 시행일자

### 3) 외국투자국제화운대리업관리규정

#### (1) 구성내용

- 외국투자국제화운대리업관리규정(국제화운대리업은 국제복합운송주선업을 의미)은 중국 대외무역경제합작부가 공포
- 동 규정의 구성내용은 <표 요약-4>와 같음

&lt;표 요약-4&gt;

외국투자국제화운대리업관리규정의 내용 구성

제 목	조항	주요 내용
목 적	1조	- 제정목적
정 의	2조	- 외국투자국제화운대리업(외국투자복합운송주선기업)의 정의
본 문	3~15조	- 심사·인가 및 관리기관, 외국투자기업 형태, 설립요건, 경영자가 될 수 없는 기업, 동일기업의 중복투자 제한, 설립요건, 사업범위, 신청서 및 첨부서류, 경영기간, 지정설치, 관련법률 및 규정준수, 관련단체 가입권고, 홍콩·마카오·대만기업
부 칙	16조	- 시행일

#### 4) 대외무역항수수료비용규정(항만부문)

- 항만시설사용료는 중앙정부인 교통부가 공표하는 요율로서 여기에는 선박에 부과하는 선박입출항료, 접안료, 정박료와 화물에 부과하는 화물입항료가 포함됨
- 서비스 요율에는 도선료, 예선료, 하역료, 라인핸들링료, 해치개폐료 등이 있으며, 이 중에서 항만당국이 직접 제공하는 도선료, 예선료 및 하역료는 교통부가 승인
- 기타 선박에 제공되는 부대서비스로서 검수료가 있으며, 검수료는 관련 기업과 선사간의 협의를 통해 결정

<표 요약-5>      **중국 대외무역항수수료비용규정(항만부문)의 구성내용**

구 분	주요 내용 및 종류	비 고
구 성	- 항만시설사용료, 서비스요율, 기타요율	
항만시설사용료	- 선박입출항료, 접안료, 정박료, 화물입항료	교통부 승인
서비스요율	- 도선료, 예선료, 하역료, 라인핸들링료, 해치개폐료 - 도선료, 예선료, 하역료는 교통부 승인	
기타요율	- 검수료	협의요율

## 4. 한·중 해운규정 비교

### 1) 적용대상

- 중국 국제해운조례 및 우리나라 해운법 적용대상

구 분	내 용
국제해운조례	제2조 - 중국 항구에 출입하는 국제해상운송활동 - 국제해상운송과 관련된 보조적인 경영활동 · 국제선박대리, 국제선박관리, 국제해운화물하역, 국제해운화물저장, CFS 및 야적장서비스
해운법	제2조 - 해상운송사업 - 해상운송보조활동 · 해운중개업, 해운대리점업, 선박대여업, 선박관리업

## 2) 국제해상운송사업

### ◦ 참여자격

- 중국은 참여 자격요건이 엄격하고 시장진입여부를 정부가 심사하여 결정하나 우리나라는 최소한의 등록조건을 갖춘 기업에 대해서는 사업등록을 허용

### ◦ 운임공표 및 협약

- 중국은 국무원 교통주관기관에 운임을 등기하도록 하고 있으나 우리나라는 해양수산부령에 따라 운임을 정하여 화주 등 이해관계인이 알 수 있도록 공표하도록 규정
- 운임협약에 대해 중국은 국무원 교통주관기관에 등기하도록 하고 있으나 우리나라는 운임협약을 한 때나 협약내용을 변경한 때에 그 내용을 해양수산부장관에게 신고

### ◦ 인수·합병

- 중국은 국제선박운송경영자간 합병·인수 등은 반드시 국무원 교통주관기관의 동의를 얻어야 하나 우리나라는 사업의 양도, 인수·합병, 경매 등에 따른 권리·의무를 승계하도록 규정하고 있을 뿐 이에 대한 정부의 동의나 허가가 없음
- 다만 우리나라는 외국인에 대해 내항화물운송사업사업만은 인수·합병을 사실상 억제

## 3) 국제해상운송보조활동

### ◦ 참여자격 및 허가조건

- 중국은 시장진입에 있어 엄격한 참여조건을 규정하고 있으며 중앙정부가 심사
- 우리나라는 일정한 등록조건을 갖춘 기업에게 사업등록을 허용

### ◦ 선하증권 및 보증금

- 중국은 무선박운송사업에 대해서만 선하증권 등기 및 보증금을 납부하도록 규정하도록 하는 반면 우리나라는 선박관리업에 대해서만 1억원

이상의 영업보증금을 예치하거나 보증보험에 가입하도록 규정

◦ 국제해상운송 부대사업

- 해운부대사업 영역에 있어서 우리나라와 중국은 대체로 비슷하나, 중국의 무선박운송업은 우리나라에 도입되지 않은 개념이고, 우리나라의 선박대여업은 중국에서 도입되지 않는 개념임

◦ 외국인투자

- 중국 국제해운조례는 외국인투자자의 경영범위, 업무, 사무소 설치 등에 대해 상세히 규정하고 있으나 우리나라 해운법은 외국인이 국내에 지사를 설치하고자 하는 때에는 해양수산부장관에게 신고하도록 규정

## 5. 중국 국제해운조례가 해운환경에 미치는 영향

### 1) 단기적 영향

- 중국이 제정한 국제해운조례의 제정은 단기적으로 제한적 효과만 있을 것으로 예상되며 국제해운조례 제정으로 달라질 수 있는 중국의 해운 환경 변화를 사업분야별로 살펴보면 다음과 같음(<그림 요약-2> 참조)

<그림 요약-2> 중국 국제해운조례 제정이 외국해운기업에 미치는 영향

사업분야	시장진입 조건	외국기업 투자조건	외국기업에 미치는 영향
국제해상운송	허가제 유지	합자 또는 합작 (허가제, 49%)	경영권 제한으로 외국선사 참여 활성화 곤란
국제정기선운송	등록제로 전환 경쟁 촉진	합자 또는 합작 (허가제, 49%)	- 경영권 제한으로 외국선사 합작참여 활성화 곤란 - 중국 선사간 경쟁은 긍정적
NVOCC	등록제(신규사업) 경쟁 촉진	합자 또는 합작 (허가제, 49%)	경영권 제한으로 외국선사 참여 활성화 곤란
국제선박 대리업	등록제로 전환 독과점체제 해소	합자 또는 합작 (허가제, 49%)	- 참여하지 않는 외국 선사는 독자적인 마케팅 곤란 - 독과점 해소는 긍정적
국제선박 관리업	등록제로 전환 경쟁 촉진	합자 또는 합작 (허가제, 49%)	경영권 제한으로 외국기업의 진출 제한

## 2) 해운조례의 중장기적인 영향

- 중장기적으로 볼 때 중국의 해운규제완화는 대부분의 사업분야를 등록제 수준으로 전환하는 방향에서 이루어질 것으로 예상
  - NVOCC, 대리점업, 선박관리업 등에 있어서는 부분적으로 신고제가 도입되고 정기선분야는 완전 자유화될 가능성도 있음. 외국인투자도 완전 자유화는 안되더라도 경영권을 허용하는 수준까지는 자유화될 것으로 예상
- 이러한 규제완화가 국제해운조례에 반영될 경우 외국선사의 영업이 허용됨으로써 중국시장에 대한 선박투입이 증대되고 합작선사 설립도 촉진될 것으로 예상
- 또한 규제완화가 중장기적으로 미치는 가장 주목할만한 영향은 복합운송분야와 선박관리업부문에서 나타날 것으로 전망
  - NVOCC분야의 개방 및 자율화는 도로, 철도 등의 규제완화와 시너지 효과를 창출시킴으로써 중국의 복합운송시장을 크게 발전시키게 될 것으로 예상
  - 선박관리업의 경우 외국선사의 중국진출 강화 및 선박 투입 확대로 인해 수요가 빠르게 증가할 것으로 예상

<그림 요약-3>

중국 국제해운조례의 중장기적 영향

사업 분야	규제완화 전망 (가정)	외국기업 투자조건 (가정)	외국기업 활동
국제해상운송	설립의 등록제 전환 외국선사 영업 허용	투자지분 제한 완화 경영권 허용	외국선사 영업 허용으로 해운업 투자 활성화
국제정기선운송	서비스 자유화	자유화	- 선박 투입 지속 증대 - 경쟁 가열, 운임하락
NVOCC	등록제 유지 또는 신고제 전환	투자지분 제한 완화 경영권 허용	복합운송 참여 활성화 서비스 경쟁 가열
국제선박 대리업	등록제 유지 또는 신고제 전환	투자지분 제한 완화 경영권 허용	- 외국선사 영업 허용으로 중국 대리점 역할 축소 - 외국선사 진출 확대로 대리점 수요 증가
국제선박 관리업	등록제 유지 또는 신고제 전환	투자지분 제한 완화 경영권 허용	외국선사 진출 및 선박투입 확대로 선박관리 수요 증가

## 6. 중국의 해운규정 정비에 대한 대응방향

### 1) 중국시장에 대한 우리 해운업계의 인식

- 한국 선사들이 중국 해운시장에서 영업활동을 수행하면서 경험하는 문제점은 많으나 대표적인 것은 다음의 <표 요약-6>과 같음. 중국 해운시장에 대한 우리 해운업계의 문제의식

<표 요약-6>                      **중국 해운시장에 대한 우리 해운업계의 문제의식**

문제점	내용 및 파급효과
외국선사의 중국내 연안환적 제한	<ul style="list-style-type: none"> <li>◦ 중국은 외항화물이 연안항로를 경유할 경우 외항선을 이용한 환적을 허용하지 않아 외항선사들은 홍콩 등 다른 지역으로 피더운송을 하게 되어 추가비용이 많이 발생</li> <li>◦ 외국선사들은 중국의 피더운송업체를 통해서 연안운송을 해야 하기 때문에 중국외항선사보다 연안운송 비용을 높게 부담</li> </ul>
내륙지역화물의 보세운송 제한	<ul style="list-style-type: none"> <li>◦ 중국 세관은 내륙지역의 수출입화물에 대한 보세운송을 불허하여 외국선사는 현지 내륙운송업체를 이용하는 것이 불가피</li> <li>◦ 따라서 외국 운송기업은 과도한 내륙운송비를 부담해야 할뿐만 아니라 화주들에게 효율적인 복합운송서비스를 제공하기 곤란</li> </ul>
영업망구축 제한	<ul style="list-style-type: none"> <li>◦ 외국선사가 현지법인을 설립할 경우 먼저 판사처(주재사무소)를 설립하고 2~3년후에 현지법인을 설립</li> <li>◦ 현지법인 설립의 경우 설립자본금이 분공사는 12만달러, 총공사(현지법인)는 100만 달러로 과중</li> <li>◦ 분공사 설립을 허용하는 경우에도 설립신청회사의 모선이 대상항만에 직접 기항하는 경우에만 허용하여 모선이 기항하지 않는 항만에서는 분공사 설립이 사실상 불가능</li> </ul>
해운대리점 관련사항	<ul style="list-style-type: none"> <li>◦ 외국선사는 소수의 대리점업체(Penavico, Sinotrans 등)만을 이용하도록 하여 해운대리점 서비스의 질적 수준을 통제하기 곤란하고 과도한 대리점 수수료를 부담</li> <li>◦ 반면 중국은 COSCO, China Shipping 등 자국 선사에게는 해운대리점 업무를 허용</li> </ul>
세무조사 및 송금제한	<ul style="list-style-type: none"> <li>◦ 중국 세무당국은 한국선사의 분공사에 대해 연간 1회 세무조사를 실시하고 각종 자료를 제출하도록 요구</li> <li>◦ 한국선사는 중국해운시장에서 미화로 운임을 수수하나 불가피하게 위엔화로 징수한 운임은 한국으로 송금하기 곤란</li> </ul>

## 중국 해운시장에 대한 우리 해운업계의 문제의식(계속)

문제점	내용 및 파급효과
터미널 운영 및 항만요율 차별	<ul style="list-style-type: none"> <li>중국 항만은 외국선박의 기항시 선사의 터미널 선택권을 배제하여 하역요금을 절감할 수 있는 기회를 박탈</li> <li>상해항의 경우 ODCY에서 한국선사의 FCL 하역면허를 거부함으로써 한국선사는 ODCY를 활용하지 못하여 막대한 손실을 감수</li> <li>중국은 국내운송의 하역비를 국제운송보다 40~50% 할인해 주고 국내운송은 자국선사에게만 허용하고 있어 외국선사는 매우 불리</li> </ul>
통관의 문제점	<ul style="list-style-type: none"> <li>컨테이너선이 중국 항만에 기항하는 경우 화물통관에 1~2일이 소요되며 선적서류에 오류가 있을 경우 최대 일주일의 소요</li> <li>특히 통관을 거친 화물이 선박의 적재용량을 초과하여 다음 항차에 선적되는 경우 해당화물에 대해 재통관 절차를 의무화</li> <li>EDI 기능을 해운대리점에만 부여하고 있으나 EDI업무의 완전자동화가 이루어지지 않아 세관에서 입력한 선적사항을 터미널에서 다시 입력하는 등 불필요한 업무가 과다</li> </ul>
선하증권 발행 제한	<ul style="list-style-type: none"> <li>중국은 국제선박대리점이 선하증권을 발행하도록 규정하여 사실상 해운대리점만이 선하증권을 발행</li> <li>중국선사인 China Shipping, COSCO, Penavico, Sinotrans 등 극소수 기업에게만 해운대리점업무에 자격을 부여</li> <li>따라서 해운대리점업무를 수행할 수 있는 중국선사로 화물이 몰리게 되어 외국선사는 화물유치에서 불리한 처지를 감수</li> </ul>

## 3) 우리나라의 대응방향

## ◦ 현안문제에 대한 정부의 대응방향

구 분	내 용	대응 방향
한/중 항로 개방	<ul style="list-style-type: none"> <li>항로개설, 선박투입 규제</li> <li>제3국 선사 진입 규제</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>한/중 협의로 규제 중임(행정적 규제사항)</li> <li>미국과 EU의 관심사이므로 개방 불가피</li> <li>향후 2~3 이상 규제 지속 어려울 것</li> <li>해운조례는 이미 등록제로 규정했음</li> </ul>
우리선사의 중국시장 현안사항	<ul style="list-style-type: none"> <li>연안T/S, 내륙운송, 현지법인과 분공사 설립, 해운대리점 업무, 선하증권 발행</li> <li>세무조사, 세금부과, 송금제한</li> <li>터미널 선택, 하역업무, 검수업 하역비</li> <li>통관, EDI 등</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>해운문제인가, 한국만의 문제인가, 규정 정비 내용 활용으로 해결 가능한가 등을 기준으로 현안문제를 분류</li> <li>한국만의 문제이자 해운문제이고 양국간 협정으로 해결가능한 문제인 경우 적극 해결 추진(세무조사, 과세, 송금)</li> <li>미국, EU 등과 공통사항은 국제공조 추진</li> </ul>



◦ 민간부문

- 중국의 향후 해운규정 정비는 자율화, 체계화, 개방화, 국제화 측면에서 진행될 것으로 예상되며 중국의 WTO 가입조건이 중요한 지렛대 역할을 할 것임
- 이러한 규정 정비는 국제해상운송업, 선박대리업, 선박관리업, 무선박운송업 등 사업분야별로 진행될 것으로 예상되므로 우리 선사들의 대응방안이 마련되어야 할 것임

<그림 요약-4>

중국의 규정 정비에 대한 중장기 대응 방향

사업 분야	규정 정비 및 여건 변화 방향	대응 방향
국제해상운송	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 설립의 등록제 전환</li> <li>- 외국선사 영업 허용</li> <li>- 투자지분 규제완화</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 합작선사 설립으로 현지화 전략 추진</li> <li>- 합작 대리점 추진으로 마케팅력 사전 강화</li> <li>- 중국 시장규모 지속확대 예상</li> </ul>
국제정기선운송	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 서비스 자유화</li> <li>- 외국선사 영업 허용</li> <li>- 투자지분 규제완화</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 자유화 되어도 합작대리점 진출 필요</li> <li>- 자유화에 따른 경쟁 가열에 대비 마케팅력 사전 확보 필요</li> <li>- 중국 정기선시장 급격한 팽창 예상</li> </ul>
선박대리업	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 등록제 유지 또는 신고제 전환</li> <li>- 투자지분 규제 완화</li> <li>- 배타적 영업권 상실 예상</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 합작대리점 추진하면 현안 해결에 도움</li> <li>- 중국시장 마케팅의 핵심 분야임</li> <li>- 시장규모 확대에 수익 창출도 가능 예상</li> </ul>
국제선박 관리업	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 등록제 유지 또는 신고제 전환</li> <li>- 향후 수요 확대 예상</li> <li>- 해운업 규제완화로 시장 팽창</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 중국 현지화전략 추진시 진출 필요</li> <li>- 선원고용, 선박관리, 선박 중개 부문 유망</li> </ul>
무선박운송업 (NVOCC)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 등록제 유지 또는 신고제 전환</li> <li>- 도로, 철도 운송 개방으로 복합 운송체제 발전 예상</li> <li>- 내륙개발로 수요 증가 예상</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 합작 진출로 미래시장 선점 필요</li> <li>- 미국 다음의 시장규모 가능</li> <li>- 내륙운송 현안문제 해결로 서비스 개선</li> </ul>

## 7. 결론 및 정책제언

- 중국의 지속적인 경제성장과 우리나라의 대중국 의존도가 갈수록 높아지는 상황에서 중국시장의 변화는 우리에게 생존의 문제로 대두하고 있으며, 특히 중국시장의 경쟁조건을 변화시키는 해운규정의 정비는 우리 선사는 물론 정부에게도 매우 중대한 문제임

- 중국 해운규정 정비는 WTO 가입을 목표로 진행되어 왔으며 중국의 WTO

가입조건에 따라 해운규정의 정비가 지속될 것임. 또한 중국의 해운규정 정비는 자율화, 개방화, 국제화, 체계화의 측면에서 진행될 것으로 전망됨

- 국제해운조례는 중국 해운시장의 기본법으로서 향후 중국 해운시장의 변화를 주도하게 될 것임. 특히 2007년까지 이루어져야 할 중국 해운시장의 개방화 및 자율화가 여기에 반영된다고 상정한다면 우리 선사들은 국제해운조례의 변화를 예의 주시해야 할 것임
- 또한 중국 해운규정 정비에 대해 정부는 한·중 항로의 현안문제와 함께 우리 선사가 중국시장에 받고 있는 불합리한 처우에 대해 적극적으로 대처할 필요가 있음. 한·중 해운협정이 상호주의를 강조하고 있다는 점에서 양국 선사가 상호 동등한 대우를 받을 수 있도록 노력해야 할 것임
- 한편 우리 선사들은 중국 해운시장에 대해 대리점업 참여로 시작하여 그 범위를 무선박운송업(NVOCC)까지 넓혀야 할 것임. 우리 선사들은 대리점업에 대한 합작진출을 통해 빠른 기간에 중국시장 마케팅파워를 습득하고, 중장기적으로는 미국 다음의 큰 시장으로 성장할 중국의 무선박운송분야까지 현지투자를 증대시켜 가야 할 것임

# 제 1 장 서 론

## 1. 연구의 배경과 목적

### 1) 연구의 배경

중국은 2001년 11월 10일 카타르 도하(Doha)에서 개최된 제4차 WTO 각료회의에서 회원가입의 승인을 받았다. 1986년 7월 GATT 회원국 지위 회복을 추진하다 좌절한 지 15년만에 국제교역무대의 정회원으로 인정받은 셈이다.

중국은 WTO 회원국 지위를 얻기 위해서 나름대로 규정개정작업에 심혈을 기울였으며, 이러한 차원에서 해운분야 규정도 새로이 제정하거나 개정하였다. 2001년 9월 20일에 “대외무역선박의 중국항구하역업무관리방법에 관한 통지(교통부)<sup>1)</sup>”와 “대외무역선박 및 화물에 대한 항구수수료비용 우대실시에 관한 통지<sup>2)</sup>(교통부, 국가계획위원회)”를 폐지하는 대신 “대외무역항수수료비용규정 및 표준 조정에 관한 통지<sup>3)</sup>(교통부 ; 발효일 2002년 1월 1일)”를 제정하였다. 2001년 10월 12일에는 “선박도선관리규정<sup>4)</sup>(중국교통부령 2001년 제10호)”을 새로이 제정하여 2002년 1월 1일부터 발효시켰다. 그리고 2001년 12월 5일에는 “중화인민공화국해상국제컨테이너운수관리규정<sup>5)</sup>(국무원령)”을 폐지하는 대신 “중화인민공화국국제해운조례<sup>6)</sup>(국무원령 제335호)”를 제정하여 2002년 1월 1일에 발효시켰다. 중국 교통부의 수운처관계자의 말에 의하면 중국은 해상법을 포함한 해운관련 규정에 대한 전반적인 개편작업을 지속할 예정이다.

중국이 세계 교역자유화를 이끌어 가는 WTO 회원국이 되었다는 것은 세계 교역 및 해상운송에 상당한 영향을 미칠 수 있는 중대한 사안이다. 우선 중국은 세계 경제질서에 동참하기 위해 개혁과 개방을 가속화시킬 것이며 이를 제

---

1) 中國 交通部, 「關於頒發(外貿船舶在中國港口裝卸速延工作管理辦法)的通知」, 1986.

2) 中國 交通部/國家計劃委員會, 「關於對外貿船舶及貨物港口收費實行優惠的通知」, 2000.

3) 中國 交通部, 「關於調整外貿港口收費規定和標準的通知」, 2001年 9月 20日.

4) 中國 交通部, 「船舶引航管理規程」, 2001年 10月 12日.

5) 中國 國務院, 「中華人民共和國海上國際集裝箱運輸管理規定」, 1990.

6) 中國 國務院, 「中華人民共和國國際海運條例」, 2001年 12月 11日.

도적으로 뒷받침하기 위해 경제 및 해운관련 규정을 전반적으로 개편해 갈 것이다. 두 번째로는 세계무대에서 중국의 영향력이 크게 강화될 것으로 예상된다. 성장잠재력을 감안할 때 중국은 미국과 EU에 버금가는 영향력을 확보하려고 부단히 노력할 것으로 예상된다. 특히 중국시장에 대한 의존도가 높아지고 있는 우리나라는 중국의 변화물결로부터 큰 영향을 받게 될 것이다.

따라서 우리 해운업계는 중국의 규정개정과정을 예의 주시하여 신속히 적응해가야 할 것이다. 이러한 중국 해운규정 개편의 중대성을 감안하여 이 연구가 추진되게 되었다.

## 2) 연구의 목적

중국 항만의 화물처리량은 1980년 2억 1,734만 톤에 불과하였으나 1990년에 4억 8,320만 톤으로 증가하였으며, 2000년에는 12억 5,603만 톤으로 증가하였다.<sup>7)</sup> 항만 처리량이 20년 동안에 연평균 9.2%씩 증가한 셈이다. 그리고 1990년 이후 10년 동안 연평균 화물량 증가율은 10%를 초과한다. 컨테이너화물의 경우 최근 5년 동안 연평균 25% 이상 급증하는 추세를 보이고 있다. 이와 같이 중국은 세계 핵심 해운시장으로 성장하고 있기 때문에 우리나라 선사를 포함한 세계 주요 선사들이 경쟁적으로 진출하고 있다.

한편 해운시장이 급속히 확대되고 있음에도 불구하고 중국의 해운관련 규정은 그 내용이 미비할 뿐만 아니라 외국의 규정이나 해운관행에 조화를 이루지 못하고 있어 해운관련 분쟁이 크게 증가하고 있다. 중국에서 해운관련 소송 건수는 1984년부터 1999년까지 25,000건에 이르며, 이 중 외국기업에 관련된 소송도 3,746건이나 된다.<sup>8)</sup> 중국은 WTO 가입을 계기로 해운관련 규정을 정비하고 있을 뿐만 아니라 법에 근거하는 시장관리를 보다 더 강화할 계획이다.<sup>9)</sup> 규정의 개편은 사업환경을 변화시킬 뿐만 아니라 선사들의 시장 적응능력을 재평가하게 된다. 따라서 중국시장에 참여하는 우리 선사들은 중국 해운관련

7) 人民交通出版社, 「2000 中國航運發展報告」, 2001.

8) People's Communications Publishing House, "Maritime Procedure Law of the Peoples's Republic", Translated by The Fourth Civil Division, *The Supreme Peoples's Court of P.R.C.*, 2000年 12月. p.2.

9) Ren Jianhua, *China's Shipping Policies After the Entry into WTO*, - The 8th Asian Shipping Forum, November 20-22, 2002, Seoul.

규정의 개편내용에 대해 각별한 대응전략을 추구해야 할 것이다.

이 연구는 중국의 해운관련규정 정비방향과 그 내용을 점검하여 우리나라에 미치는 영향을 분석하고 대응방안을 제시하는데 목적이 있다. 구체적으로는 새로운 해운규정들의 특징을 진단하여 우리나라 관련규정과의 차이점을 비교 분석한다. 또한 중국 해운규정에 대한 미국 정부의 문제의식과 우리나라 선사들이 중국시장에서 겪고 있는 문제점들을 파악함으로써 중국의 규정 개편이 시장환경을 어떻게 변화시킬 것인지 평가해본다. 이와 같이 도출되는 규정정비의 파급효과를 감안하여 앞으로 전개될 중국 해운비즈니스 환경을 정립하여 우리나라의 대응방안을 제시하고자 한다.

## 2. 연구의 범위와 방법

### 1) 연구의 범위

이 연구는 중국이 WTO에 가입하기 위해 개정하거나 제정한 규정을 점검 대상으로 한다. 이러한 규정으로는 중화인민공화국 국제해운조례, 선박도선관리 규정, 대외무역항수수료비용규정 및 표준조정에 관한 통지, 외국투자국제화운대리업 관리규정 등이 검토 대상이다. 그리고 기존 규정 중에서 우리 선사들이 겪는 불편사항과 관련되는 해관법(관세법)과 항만시설사용료 및 하역요율도 점검대상에 포함시켰다. 특히 중국해운의 기본법으로 제정된 국제해운조례에 대해서는 집중적인 분석대상으로 설정했다.

내용상의 범위로는 새로운 규정의 특징, 우리나라 관련 규정 및 국제해운관행 등과의 차이점, 특히 중국 국제해운조례에 대한 미국정부의 문제의식과 우리 선사들이 경험하고 있는 중국 해운시장의 문제점 등이 포함된다. 또한 중국의 규정 정비로 인해 향후 새롭게 조성되어갈 해운 비즈니스 환경과 이러한 환경에 대한 우리나라의 대응방향은 이 연구의 내용이자 목적에 해당된다

### 2) 연구의 방법

이 연구는 주로 문헌조사를 통해 진행하였다. 우선 검토대상인 중국의 해운

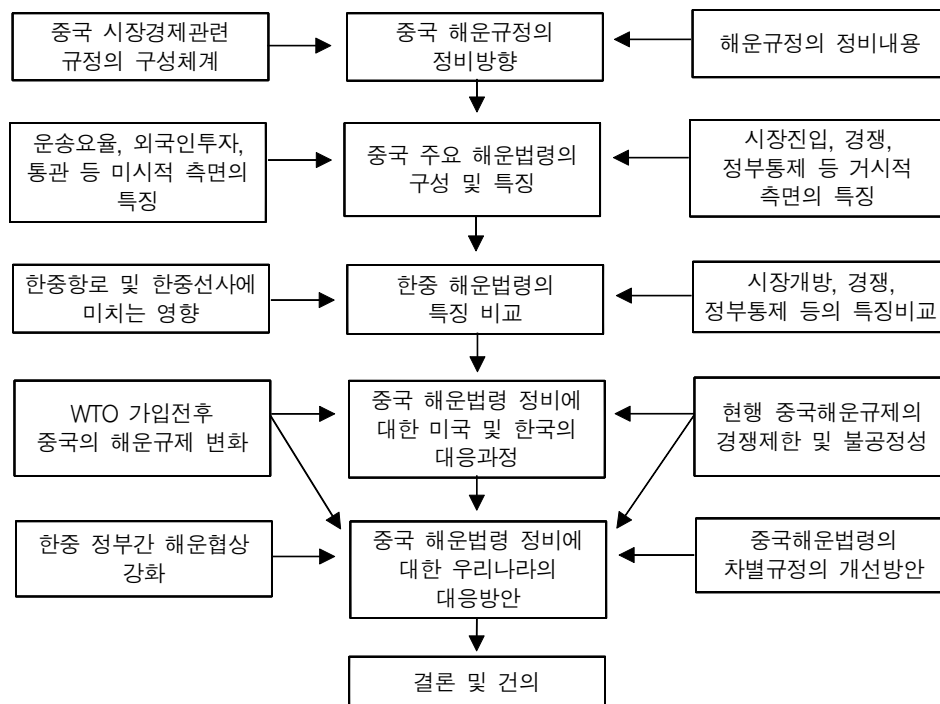
규정은 중국어본, 영역문, 한글 번역문 등을 확보하여 활용했다. 그리고 중국의 전반적인 규정정비내용에 대해서 선행 연구자료를 수집하여 검토하였다. 동시에 중국해운규정에 대한 미국의 문제의식과 대응방향에 관한 자료를 인터넷을 통해 수집하였다. 또한 우리 선사들이 중국시장에서 겪고 있는 문제점들에 관한 자료를 수집하여 분석하였다. 중국 교통부가 발행하는 해운발전보고서와 중국 관리들이 세미나를 통해 발표 내용도 중요한 참고자료로 활용하였다.

이와 같이 문헌조사를 기초로 한 연구내용의 현실성을 검증하는 방법으로는 중국에 근무한 경험이 있는 선사 전문가들과의 개별적인 토론을 활용하였다. 특히 우리나라의 대응방향에 대해서는 3차례의 연구심의회를 통해 개진된 의견을 반영하였다.

### 3) 연구내용 구성체계

이 연구의 내용은 아래 그림에서 보는 바와 같이 구성되었다.

#### 〈연구내용 구성체계〉



## 제 2 장 중국 해운관련 규정의 정비방향

### 1. 시장경제관련 규정의 구성체계

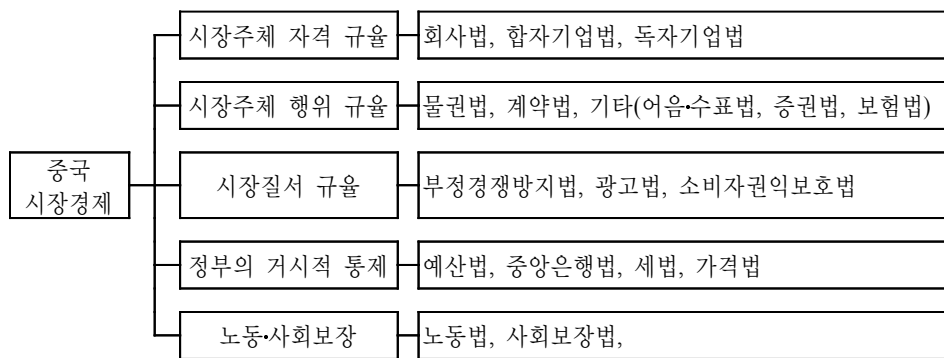
개혁과 개방을 통해 시장경제체제를 추구해온 이후 20여년 동안 중국이 정비해온 시장경제법률제도는 시장주체를 규율하는 법률, 시장주체의 행위를 규율하는 법률, 시장질서를 규율하는 법률, 정부의 거시적 통제를 규율하는 법률, 노동과 사회보장을 규범화하는 법률 등 주로 5개 부분으로 구성된다.<sup>10)</sup> 해운관련 규정도 이러한 5개 부분을 기본구조로 해서 제정된다(<그림 2-1> 참조).

#### 1) 시장주체를 규율하는 법률

시장경제 행위주체의 자격을 규정하는 법률들이다. 시장경제 행위주체를 기업으로 규정하고 있기 때문에 이 법률들은 주로 기업에 관한 것들이다. 따라서 중국은 시장경제의 요구에 부응하기 위하여 중국은 기업조직형태에 관한 법률들을 제정하였다. 주요 법률로는 회사법, 합자기업법(合夥企業法), 독자기업법 등이 있다.

<그림 2-1>

중국 시장경제 관련 규정체계



10) 중국 사회과학원의 최훈지교수가 발표하고, 한국 법제연구원의 문준조 연구위원이 번역한 논문 “중국의 시장경제법률제도의 확립과 정비” 참조.

### (1) 회사법

1994년 7월 1일부터 시행되고 있는 <中華人民共和國公司法 : 중화인민공화국 회사법>(이하 “회사법(公司法)”이라 한다)을 말한다. 이 법은 회사의 설립, 조직, 운영, 해산 및 대내외적 관계를 규정한 법률이다. 회사법은 회사를 유한책임회사와 주식회사 두 가지로 구분한다고 규정하고 있다. 유한책임회사라 함은 출자자가 그 출자액을 한도로 회사에 대해 책임을 지고 회사는 그 자산 전부로 회사의 채무에 대해 책임을 지는 기업법인이다. 주식회사는 그 자산전부가 등가(等價)의 주식으로 분할되고 주주는 그 소유주식을 한도로 회사에 책임을 지되, 회사는 그 자산전부로 회사의 채무에 대해 책임을 지는 기업법인이다. 그 밖에 회사법은 중국의 현실적인 특징을 충분히 구현하기 위해 유한책임회사 중 국유독자회사에 대해서는 전문적인 규정을 두어 현재의 국유기업이 주식회사로 개조될 필요성에 부응하도록 하였다.

### (2) 합자기업법

1997년 8월 1일부터 시행되고 있는 <中華人民共和國合夥企業法 : 중화인민공화국합자기업법>의 약칭이다. 이 법은 합자기업(合夥企業)의 설립, 조직, 운영, 해산 및 대내외 관계를 규정한 법률이다. 합자기업이라 함은 중국 국경내에 설립된 각각의 동업자가 합자계약을 체결하여 공동출자하고, 공동경영하여 수익을 공동으로 분배하고 리스크를 공동으로 부담하며, 합자기업채무에 대해서는 무한의 연대책임을 지는 영리적 조직을 말한다.

### (3) 독자기업법

2000년 1월 1일부터 시행되고 있는 <中華人民共和國個人獨資企業法 : 중화인민공화국독자기업법>(이하 “독자기업법”이라 한다)은 개인독자기업의 설립, 운영, 해산 및 대내외 관계를 규정한 법률이다. 개인독자기업이라 함은 중국 국경 내에 설립되고 1인의 자연인이 투자한 회사를 말한다. 회사의 재산은 투자자의 소유이며, 투자자가 그 재산 전부로 기업채무에 대해 무한책임을 지는 영리적 조직을 말한다.



## 2) 시장주체 행위를 규율하는 법률

시장주체(기업)의 권리와 의무를 규정하는 법률이다. 시장주체의 영리 추구를 위한 자유로운 경영활동의 권리를 인정하는 반면에 이러한 자유 행동의 조건이자 보증으로써 의무를 규정하고 있다. 이러한 법률들로는 물권법, 계약법, 어음·수표법, 증권법, 보험법 등이 있다.

### (1) 물권법

물권법은 통상적으로 공민, 법인, 비법인단체가 직접 통제하고 지배하는 재산으로부터 발생하는 사회관계를 조정하는 법률을 말한다. 현재 물권과 관련된 규정내용은 <中華人民共和國民法通則 : 중화인민공화국민법통칙>(이하 “민법통칙”이라 한다)과 기타 몇 개의 개별 법률에 포함되어 있다.

1986년 4월 제6기 전국인민대표대회 제4차 회의에서 통과되어 1987년 1월부터 시행되고 있는 민법통칙은 기본적으로 시장경제발전의 요구를 반영한 법률이며 주로 평등한 주체간의 재산관계를 조정하고 있다.

### (2) 계약법

계약법은 공민, 법인, 기타 조직이 계약에 의하여 발생시킨 채권채무관계를 조정하는 법률이다. 개혁개방이후 중국은 1981년과 1987년에 <中華人民共和國經濟合同法 : 중화인민공화국경제계약법>과 <中華人民共和國涉外經濟合同法 : 중화인민공화국 섭외경제계약법> 및 <中華人民共和國技術合同法 : 중화인민공화국기술계약법>등을 제정하였다. 이 3가지 계약법은 계약당사자의 이익을 보호하고 거래질서를 보호하고 시장경제 발전을 유지하는 데 중요한 역할을 하였다.

그러나 중국의 경제체제개혁이 심화됨에 따라 병존하는 이들 3대 계약법의 통합 및 개정이 필요하였다. 이러한 필요에 따라 1999년 3월 제9기 전국인민대표대회 제2차 회의에서 <中華人民共和國合同法 : 중화인민공화국계약법>(이하 “신계약법(新合同法)”이라 한다)이 통과되어 동년 10월부터 시행되고 있다.

신계약법은 계약자유원칙, 공평원칙 및 신의성실의 원칙을 규정하였으며 계약의 체결, 효력, 이행 및 위약책임에 대해서도 규정하였다. 그 밖에도 매매, 차관, 용자, 임대 등 15종의 계약에 대해서 구체적인 규정을 두고 있다.

### (3) 기타 법률

기타 법률로는 1996년 1월부터 시행되어온 <中華人民共和國票據法 : 중화인민공화국 어음·수표법>, 1999년 7월부터 시행되는 <中華人民共和國證券法 : 중화인민공화국증권법>, 1995년 10월부터 시행되고 있는 <中華人民共和國保險法 : 중화인민공화국보험법> 등이 있다.

### 3) 시장질서를 규율하는 법률

시장경제법률제도의 중요한 목표의 하나는 바로 시장질서를 규율하고 보장하는 것이며 여기에는 시장의 일체성과 통일성을 유지하고 평등한 경쟁환경을 조성하고 공정경쟁질서를 유지하며 정당한 경쟁을 보장하며 소비자와 사회공공이익 불침해의 확대가 포함된다. 현재 중국의 시장질서부분을 규율하는 법률로는 부정경쟁방지법, 광고법, 소비자권익보호법 등이 있다.

#### (1) 부정경쟁방지법

1993년 12월부터 시행되고 있는 <中華人民共和國反不正當競爭法 : 중화인민공화국부정경쟁방지법>은 부정경쟁행위를 억제하기 위한 법률이다. 부정경쟁이란 함은 경영자가 법률규정에 위반하여 다른 경영자의 합법적인 이익에 손해를 초래하고 사회경제질서를 교란하는 행위를 말한다. 이 법률은 경영자가 시장경쟁중에 준수하여야 할 기본원칙, 부정경쟁행위의 범위, 부정경쟁의 금지를 집행하는 기관 및 부정경쟁행위의 처벌 등에 대하여 규율하고 있다.

#### (2) 광고법

1995년 2월부터 시행되고 있는 <中華人民共和國廣告法 : 중화인민공화국광고법>은 광고주, 광고업경영자, 광고발표자 등이 광고활동에 종사함에 있어서 준수하여야 할 기본준칙과 그에 상응하는 법률책임에 대하여 비교적 상세하게 규정하고 있다. 이 법은 광고행위의 규율, 광고의 건전한 발전 촉진, 소비자의 합법적 권익 보장, 사회경제질서 유지, 시장에서의 광고의 적극적인 활용 등 대한 내용이다.

### (3) 소비자권익보호법

시장경제조건하에서 그 일방은 현대화된 대회사, 대기업이며 이들은 강력한 경제적 실력을 가지고 있으므로 시장활동에서 우월적인 지위를 갖고 있다. 반면에 또 다른 일방인 대규모의 소비자들은 분산된 개체로 표출되므로 경제적 실력은 미약하여 시장활동에서 가장 쉽게 피해를 입는다. 바로 이러한 이유 때문에 시장경제법률제도로 하여금 약자 보호의 원칙을 구체화하고 소비자보호에 대한 책임을 부담하도록 함으로써 정상적인 시장질서를 유지·보호하도록 요구하고 있다.

1994년 1월부터 시행되고 있는 <中華人民共和國消費者權益保障法 : 중화인민공화국소비자권익보호법>은 소비자의 권리, 경영자의 의무, 소비자의 합법적 권익에 대한 국가의 보호, 소비자단체, 경쟁의 해결과 법률책임 등을 비교적 상세히 규정하고 있다.

### 4) 정부의 거시적 통제를 규율하는 법률

중국의 시장경제는 거시적 통제가 실시되는 시장경제이다. 정부의 거시적 통제를 규범화하는 법률은 국가가 사회 전체의 이익에서 출발하여 간접적인 거시적 통제조치로서 국민경제의 안정적이고 조화로운 발전을 보증한다는 것을 규정한 법률이다. 이러한 법률은 정부의 거시적 통제행위의 범위, 내용 및 수단을 규범화할 뿐만 아니라 정부의 거시적 통제행위의 목적실현을 보장하여야 한다. 이 분야의 법률로는 예산법, 중앙은행법, 세법, 가격법 등이 있다.

세법으로는 1992년 9월 제7기 전국인민대표대회 제27차 회의에서 통과된 <中華人民共和國稅收征收管理法 : 중화인민공화국세수징수관리법>, 1993년 11월 국무원이 공포한 <中華人民共和國營業稅暫行條例 : 중화인민공화국영업세잠정조례> 및 <中華人民共和國所得稅暫行條例 : 중화인민공화국기업소득세잠정조례> 등이 있다.

가격법으로는 1998년 5월부터 시행되고 있는 <中華人民共和國價格法 : 중화인민공화국가격법>이 있다. 이 법은 가격책정행위를 규율하고 있으며 가격관리기관의 권한과 책임을 규정한 것이다. 이 법은 경영자의 가격책정행위, 정부의 가격결정행위, 물가수준조정, 가격감독조사와 법률책임 등을 규정하고 가격의

합리적인 자원배분 기능의 발휘, 시장물가의 안정화, 소비자와 경영자의 합법적 권익의 보호 등을 포함하고 있다.

## 5) 노동과 사회보장을 규범화하는 법률

이 규정은 시장경제체제 속에서 사회안정을 유지·보호하려는 목적으로 제정된 법률들이다. 주로 노동자의 노동권과 기타 관련 권리를 규범화하고 있다. 이러한 법률로는 노동법, 사회보장법 등이 있다.

### (1) 노동법

1995년 1월부터 시행되고 있는 <中華人民共和國勞動法 : 중화인민공화국 노동법>은 노동자의 합법적인 권익을 규범화하고 보장하며 노동자와 사용자간의 노사관계 및 노동관계와 밀접한 관련이 있는 기타 사회관계를 조정하는 법률이다. 이 법률은 취업의 촉진, 노동계약, 노동시간 및 휴식·휴가, 임금, 노동안전위생, 여성노동자와 미성년노동자의 특별보호, 직업훈련, 노동쟁의 등 일련의 문제를 규율하고 있다.

### (2) 사회보장법

이 법률은 국가가 국민에 대해 당해 국민에게 특수한 곤란이 발생한 때 일정한 물질적 지원을 한다는 것을 규정하는 법률이다. 국무원은 <關於企業職工養老保險改革的決定 : 기업근로자양로보험개혁에관한결정>, <關於建立統一的企業職工基本養老保險制度的決定 : 통일적기업근로자기본양로보험제도의확립에관한결정> 및 <失業保險條例 : 실업보험조례> 등의 법규를 제정하였다. 다른 관련 부처와 위원회에서도 <關於職工工傷保險試行辦法 : 근로자의업무상재해보험시행판법> 등의 규칙을 제정하였다.

## 2. 해운관련 규정의 정비방향

중국의 경제가 자본주의적 시장원리를 채택하고 또 자본주의 국가들과의 교역을 지속하는 한 해운시장의 자율화, 개방화, 국제화는 확대될 수밖에 없다.

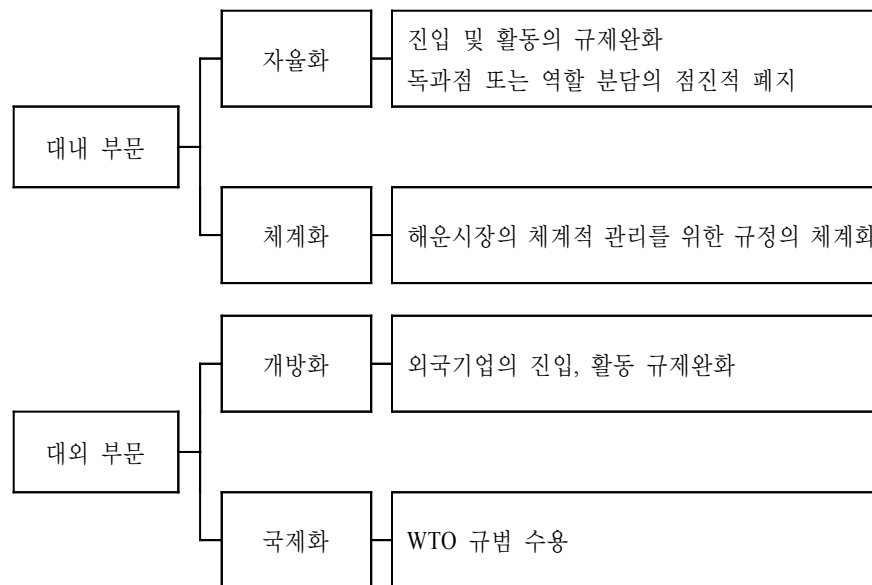
더구나 중국은 2001년 12월 세계무역기구(WTO)에 가입하면서 6년 이내에 운송시장을 개방하기로 약속하였기 때문에 해운시장의 규제완화가 확대될 수밖에 없다. 그리고 시장관리의 효율성을 제고시키기 위한 관리규범의 체계화가 진행될 것으로 예상된다. 따라서 중국의 해운관련규정 정비방향은 크게 자율화, 체계화, 개방화, 국제화 등의 차원에서 설정될 수 있다(<그림 2-2> 참조).

### 1) 자율화를 위한 규정 정비

우선 중국의 해운관련 규정은 중국 기업들의 시장 진입과 진입 후 활동에 대한 규제를 완화시키는 방향으로 정비될 것이다. 그 동안 중국은 해운업에 대한 엄격한 허가제를 시행함으로써 신규 진입을 억제해왔다. 따라서 해운관련 국영기업들의 기득권이 보호되었다. 그러나 1990년 이후 이러한 진입규제가 점진적으로 완화되는 추세이다. 이러한 완화조치로 지방정부들이 새로운 해운기업을 설립하는 사례가 증가하였다. 앞으로는 민간자본에 의한 해운기업 설립이 가능해질 것으로 예상된다.

<그림 2-2>

중국 해운관련 규정의 정비방향



그리고 시장 진입 이후 기업활동의 자율성을 제고시키는 것도 규정개정的重要한 과업이 될 것이다. 전통적으로 중국시장은 정부의 엄격한 통제를 받아왔다. 경영활동에 약간의 변화만 발생해도 기업은 정부의 허가를 받아야 했다. 해운의 경우 선박의 기항지나 운항일정만 바뀌어도 정부에 신고하고 승인을 받는 실정이었다. 뿐만 아니라 중국은 사업분야별로 특정 업체들에게 독과점적 지위를 부여하는 강제적 역할분담체제를 오랫동안 유지해왔다. 즉 해상운송은 COSCO사와 China Shipping사에게 맡기고 외국 선사들을 위한 대리점업은 Sintrans사와 Penavico사에 맡기는 등 역할분담체제가 유지되었다. 심지어는 선사들에게 운송량을 할당하는 규제도 시행해왔다. 그러나 이러한 강제적인 독과점적 역할분담은 해소되는 추세이다. 이와 같이 엄격한 시장통제는 기업의 창의력과 탄력성을 제약하게 된다. 따라서 시장의 효율성과 자국기업의 경쟁력을 강화시키기 위해서도 기업활동의 자율성을 강화시키는 방향으로 규정개정작업이 진행될 것이다.

## 2) 체계화를 위한 규정 정비

둘째로는 중국의 해운관련 규정의 체계화가 진행될 것으로 예상된다. 그 동안 중국은 규정의 제정담당기관과 규정체계의 난맥상을 보여왔다(<표 2-1> 참조). 중국의 해운관련 규정은 국무원, 교통부, 대외무역경제합작부가 제정한다. 중요한 규정은 대체로 국무원이 제정하고, 하위규정은 대체로 교통부가 제정하나 대외무역경제합작부도 제정한다. 대외무역경제합작부는 운송도 대외무역의 일부로 간주하여 「외무화운사(外貿貨運司)」라는 조직을 설치하고, 이 조직 내에 종합처(綜合處), 육공처(陸空處), 해공처(海空處)를 두어 운송부문의 일정 영역을 관장한다.<sup>11)</sup>

11) 주중해양수산관, 「중국의 해양수산관련 기구와 기능」, 2001. 11. 23.

&lt;표 2-1&gt;

## 중국 해운관련 규정의 비체계성(예시)

구분	제정규정	제정 기관	제정 연도	2002년 변동사항
해상운송	중화인민공화국해상법	국무원	1993	
정기선해 운업	중국국제정기선운송관리규정	교통부	1990	
컨테이션 운송	중화인민공화국국제해상컨테이너운송관리규정	국무원	1990	폐지
해운 및 부대사업	중화인민공화국국제해운조례	국무원	2002	신규
외국운송기업 중국대표부 설치	외국 수로·도로운송기업이 중국에서 상주대표 기구를 설립했을 때의 관리방법 * 근거규정 : <외국기업 상주대표기구 관리에 환 한 잠정규정 : 국무원>	교통부	1990	
도선업	선박인항관리규정	교통부	2002	신규
하역업	대외무역선박의 중국항구하역업무 관리방법에 관한 통지	교통부	1986	폐지
항만수수료	대외무역선박 및 화물에 대한 항구수수료비용 우대실시에 관한 통지	교통부	2000	폐지
	대외무역항수수료비용규정및조정에관한통지	교통부	2002	신규
대리점업	국제선박대리 관리규정	교통부	1990	
	국제화물대리운송업종 관리에 관한 약간의 규정	대외무역 경제합작부	1990	
	외국투자 국제화물운송대리기업 심사인가기준	대외무역 경제합작부	1996	폐지
	외국투자국제화물대리업관리규정	대외무역 경제합작부	2002	신규

해운관련 규정체계의 난맥은 담당기관의 분산, 규정 명칭의 비체계성, 임시  
방편적인 제정 등에 의해서 초래된다. 중국의 규정은 법, 조례, 관리규정, 통지,  
기준 등 여러 명칭으로 제정되는데 이러한 명칭은 규정의 상·하 체계의 일관  
성을 보여주지 못한다. 그리고 규정의 제정기관별 영역도 명확하지 않은 것처  
럼 보인다. 예를 들어 대리점업에 관련된 규정을 교통부도 제정하지만 대외무  
역경제합작부도 제정한다. 그리고 중국의 규정은 「...잠정규정」, 「...약간의  
규정」 등 임시방편적 규정이 많고 또 이러한 임시규정이 곧바로 대체되거나

폐지되지 않고 10년이 넘도록 유지된다. 이러한 임시방편적 규정은 규정의 내용체계에 큰 혼란을 초래하여 이용자들을 불편하게 한다. 특히 중국 규정에 대한 외국인들의 접근을 어렵게 한다. 따라서 중국은 규정의 체계화를 모색해야 할 것이다. 2001년에 제정한 「국제해운조례」도 규정의 체계화 측면에서 어느 정도 성과를 거둔 것으로 평가된다.

### 3) 개방화를 위한 규정 정비

1985년 4월 중국정부는 「국제해운에 종사하는 해운기업에 관한 일시적인 관리방법」에 근거하여 외국선사가 중국에서 합자기업의 형태로 국제해상수송에 종사하는 것을 최초로 허가하였다(<표 2-2> 참조). 즉 외국선사의 중국 해운 시장 진입이 가능해진 것이다

<표 2-2>

WTO 가입이전 중국 해운시장의 대외개방

개방 부문	개 방 내 용	개방효과
해운시장 진입	- 1985년 4월 외국선사가 중국에서 합자 또는 합작기업 형태로 국제해상수송에 종사하는 것을 최초로 허가 - 근거규정 : 「국제해운에 종사하는 해운기업에 관한 일시적인 관리방법」	외국선사의 중국 시장 진출
자국선의 화물적취	- 1988년 이후 중국화물이 중국선사 우선 수송정책 철회로 외국선사들의 수송 여건 개선 - 대외무역에 있어 중국선사와 상대국선사간 수송비율을 정부가 결정하는 정책 폐지	해운거래 자유화 제고로 경쟁윤임 도입
정기선시 장 개방	- 1990년 6월 외국선사의 국제해상정기운송을 허용 - 1990년 12월 「국제해상컨테이너운송관리규정」 제정. 이 규정에 합자컨테이너운송회사에 대한 심의방법 명문화	외국선사의 정기 항로 서비스 참 여 확대
항만이용 개방	- 1992년 4월부터 외국선박이 중국항에 입항할 경우 서비스와 시설 이용의 내국민대우 허용	외국선사 항만이 용편의 제고

또한 중국 정부는 1988년 이후 “자국화물 자국선박 우선 적취”라는 외국선사 차별정책을 철회하여 외국선사들의 시장참여가 확대될 수 있도록 하였다. 이에 따라 중국정부가 대외무역에 있어 중국과 상대국간 수송비율을 결정해 오던 것과 행정수단을 통해 중국선사의 우선 수송을 규정해오던 정책이 폐지되었다.



이처럼 화물 적취권에 대한 정부의 규제가 완화되자 중국의 화주들은 국내외 선사를 대상으로 선택의 자유와 폭을 확대시킬 수 있게 되었다. 그 결과 해상 운임이 시장의 수급원리가 반영할 수 있게 되었다.

1990년 6월에는 외국 해운기업이 중국에서 국제해상수송을 수행하는 것을 허용하였고, 1990년 12월에는 「국제해상컨테이너운송관리규정」을 제정하여 합자컨테이너운송회사에 대한 심의방법을 명확히 규정함으로써 외국선사의 컨테이너정기항로 참여를 확대시켰다. 1992년 4월부터는 외국선박이 중국항만에 입항할 경우 서비스와 시설의 이용에 있어서 내국민대우를 누릴 수 있게 하였다.

이상과 같은 일련의 규제완화조치로 인해 중국선사의 배타적 운송기반을 구축해 오던 화물할당제도가 폐지되어 외국선사들의 참여가 확대되었다. 그러나 이러한 중국의 시장개방 조치에 대해 미국 등 선진 해운국들은 시장경제의 최소 전제조건에 불과하다고 평가하였으며, 아직도 중국선사를 보호하기 위한 실질적 규제가 많아 남아 있다고 인식하였다. 따라서 외국은 외국선사를 차별하는 이중항만요율제도의 폐지, 외국기업에 대한 항만개방, 외국기업의 현지법인의 설립 규제 폐지 등 보다 적극적인 시장개방 조치를 요구하였다. 즉 중국은 해운산업의 점진적인 개방을 시도하는 반면 외국은 즉각적이고 전면적인 개방을 요구하는 것이다. 외국의 이러한 시장개방 확대요구는 중국의 해운관련 규정에 대한 지속적인 정비압력으로 작용할 것이다. 중국으로서도 WTO 가입 6년 이내에 운송시장을 개방해야 하므로 시장개방을 위한 규정정비작업이 지속될 것으로 예상된다.

#### 4) 국제화를 위한 규정 정비

중국은 2001년 11월 10일 카타르 도하(Doha)에서 개최된 제4차 WTO 각료회의에서 정식회원으로서의 가입승인을 받았다. 중국은 WTO에 가입을 국제사회로부터 승인 받으려는 목적으로 규정체계의 국제화를 위한 해운규정 정비작업을 해왔다(<표 2-3> 참조).

2001년 9월 20일에 「대외무역선박의 중국항구하역업무 관리방법에 관한 통지(교통부)」와 「대외무역선박 및 화물에 대한 항구수수료비용 우대실시에 관한 통지(교통부, 국가계획위원회)」를 폐지하는 대신 「대외무역항수수료비용규정 및 표준조정에 관한 통지(교통부)」를 제정하였다. 그리고 2001년 10월 12

일에 「선박도선관리규정(船舶引航管理規程)(중국교통부)」을 새로이 제정하여 2002년 1월 1일부터 발효시켰다. 또한 2001년 12월 5일에는 「중화인민공화국 해상국제컨테이너운수관리규정(국무원)」을 폐지하는 대신 「중화인민공화국 국제해운조례(국무원령)」를 제정하여 2002년 1월 1일에 발효시켰다.

특히 국제해운조례는 기존 해운관련 규정들을 정비하고 대체한 것으로서 해운관련규정의 최상위의 법이며, 중국 해운시장으로의 진입, 사업면허 취득, 영업활동의 범위, 외국인투자 등에 대한 규정을 포함하고 있다. 중국은 국제해운조례의 제정과 발효를 계기로 해운관련 규정들을 통합, 정비하는 등의 개혁작업을 계속 추진할 계획이다. WTO 가입을 계기로 중국은 국제해운질서에 정식으로 편입되었으므로 규정의 국제화를 서두를 것으로 예상된다. 실제로 중국 정부는 가능한 한 빨리 WTO의 룰에 부합되는 규정체계를 갖추어갈 계획이다.<sup>12)</sup>

<표 2-3>

#### WTO 가입을 위한 중국의 해운관련 규정 제정 현황

규정	발효일	제정목적
중화인민공화국 국제해운조례(국무원)	2002.1.1	국제해상운송활동의 규범화함으로써 공정경쟁을 추구하고, 국제 해상운송시장질서를 유지하며, 해상운송 각 당사자의 권익을 보호하기 위함
대외무역항 수수료비용규정 및 표준조정에 관한 통지(교통부)	2002.1.1	대외무역 및 컨테이너운송의 발전을 촉진하고, 연안지역 대형항만의 운영활성화와 종합적인 경쟁력을 제고하기 위해 국제관례 및 중국 항만의 운영현황을 기초로 대외무역항 수수료비용규정 및 표준조정을 결정하여 하부기관에 통지 * 통지대상 각 성(省), 자치구, 직할시 교통청(국, 위), 물가국, 장강(長江) 및 주강(珠江) 항물관리국, 국제무역항 항만당국, 외국선박 대리공사 등
선박인항관리규정	2002.1.1	선박도선에 관한 관리
외국투자국제화운대리업관리규정(대외무역경제합작부)	2002.1.1	국제화운대리업의 건전한 발전을 촉진하고, 외국투자국제화물운송대리기업의 설립 및 경영을 규범화하기 위해서, 국가의 외국투자기업에 관한 법률·법규, 「중국국제화물운송대리업관리규정」에 의하여 이 규정을 제정

12) Ren Jianhua(Deputy Director General of MOC), *China's Shipping Policies After the Entry into WTO*, The 8th Asian Shipping Forum, Seoul, November 20-22, 2002.

## 제 3 장 중국 주요 해운규정의 특징

### 1. 국제해운조례

#### 1) 구성내용과 일반원칙

##### (1) 국제해운조례의 구성내용

국제해운조례는 총 7장 61조로 구성되어 있다(<표 3-1> 참조). 제1장은 4개 조항으로 구성되어 있는 총칙으로써 조례의 목적·적용대상·경영활동 종사원칙을 규정하고 있으며, 본 조례에 의한 감독 및 관리기관을 명시하고 있다.

<표 3-1>

중국 국제해운조례의 내용 구성

장 구분	조항 구분	주요 내용
제1장	1 ~ 4조	총칙 - 목적, 적용대상, 경영활동 종사원칙, 감독 및 관리자
제2장	5 ~ 15조	국제해상운송 및 보조 업무 경영자 - 국제선박운송업무, 국제선박대리업무, 국제선박관리업무, 무선박국제운송업무
제3장	16 ~ 30조	국제해상운송 및 보조업무 경영활동 - 국제정기노선연합경영, 국제정기노선운송업무의 신청·노선개설·운임 등기, 운송경영자간 합병, 금지행위, 외국운송경영자의 준수사항, 국제선박대리경영자 및 국제선박관리경영자의 업무 등
제4장	31 ~ 34조	외국투자경영자의 국제해상운송 및 기타 보조업무에 관한 특별규정 - 외국투자경영자의 준수규정·투자부문 및 조건·업무, 중국내 사무소 설치 등
제5장	35 ~ 41조	조사 및 처리 - 조사대상, 조사기관, 조사반구성, 조사활동, 피조사인 의무, 조사후 조치, 피조사인 이의제기 등
제6장	42 ~ 55조	법률책임 - 위반사항에 대한 처벌규정
제7장	56 ~ 61조	부칙 - 홍콩, 마카오, 대만 등에 관한 사항 - 기존 기업의 보충수속사항 - 발효일 및 기존 관련규정의 폐지

제2장은 제5조부터 제15조까지이며 국제해상운송업무 경영자 및 국제해상운송보조업무<sup>13)</sup> 경영자에 대한 내용이다. 국제선박운송 보조업무로는 국제선박대리업무(대리점업), 국제선박관리업무(선박관리업), 무선박국제운송업무(non-vessel-operation common carrier : NVOCC) 등을 본 조례의 적용대상으로 규정하고 있다.

제3장은 제16조부터 제30조까지이며 국제해상운송업무 및 보조업무의 경영활동을 다루고 있다. 특히 국제정기항로에 대해 신청절차, 연합경영(공동운항), 항로개설, 운임등록, 회사합병, 금지행위, 외국선사의 준수사항 등을 정하고 있으며, 대리점업과 선박관리업의 업무내용도 규정하고 있다.

제4장은 제31조부터 제34조까지이며 외국투자자의 중국시장 참여에 대해서 준수규정, 투자대상부문 및 투자조건, 업무, 중국내 사무소 설치 등에 대한 것이다. 그리고 제5장은 제35조부터 제41조까지이며 조사 및 처리관련 사항을 규정하고 있다. 즉 조사대상, 조사기관, 조사반 구성, 조사활동, 피조사인의 의무, 조사 후 조치, 피조사인의 이의제기 등을 정하고 있다.

제6장은 제42조부터 제55조까지이며 각 종 위반사항에 대한 처벌내용 등에 관한 것이다. 그리고 제 7장은 부칙으로서 홍콩, 마카오, 대만관련 사항을 정하고 있으며, 본 조례 실행 이전에 참여하고 있는 기업의 보충수속을 규정하고 있다. 그리고 본 조례의 발효일과 기존 규정 중 폐지하는 것을 명시하고 있다.

## (2) 국제해운조례의 목적과 적용대상

국제해운조례의 제1장(총칙)은 중국 정부가 해운시장을 관리하는 일반원칙을 천명하고 있다. 즉 규정제정의 목적, 적용대상사업분야, 시장참여기업이 지켜야 할 기본정신, 그리고 해운시장 관리의 주무 기관 등을 명시하고 있다(<표 3-2> 참조).

이 조례의 제정 목적은 국제해상운송활동의 규범화를 통해 공정경쟁을 추구하고, 해운질서를 유지하며, 운송 각 당사자들의 합법적인 권익을 보호하는데 있다(제1조). 그리고 이 조례는 중국 항구에 출입하는 국제해상운송활동 및 그 보조활동을 적용대상으로 한다. 보조활동으로는 선박대리점업, 선박관리업, 하역업, 창고업, 컨테이너운송 등을 열거하고 하고 있다(제2조). 즉 이 조례는 수

13) 중국 규정에서 국제해상운송보조업무라 함은 해운부대사업을 말함.

출입화물의 이동에 관련된 제반활동을 적용대상으로 규정하고 있다. 사실 지금까지 중국은 이러한 제반 활동에 대해 별도의 규정을 제정하여 관리해왔는데<sup>14)</sup> 2002년 1월부터는 이 해운조례가 포괄적으로 관리하게 되었다. 따라서 이 해운조례를 통해 중국 해운관련규정의 체계화가 시도되었다는 점에서 의의가 있다.

그리고 이 조례는 중국 해운시장에 참여하는 기업들이 준수해야 할 기본정신을 “성실·신용원칙의 준수”와 “법에 의한 공정한 경영”으로 천명하고 있다(제3조). 마지막으로 이 조례는 “국무원 교통관련 주관부서”와 “지방인민정부 주관부서”가 국제해상운송활동 및 보조활동에 대한 감독·관리 권한을 갖는다고 명시하고 있다(제4조). 우리나라를 포함한 다른 나라의 경우에는 통상 규정의 관리기관이 명시되는데 반해 중국의 경우에는 “주관부서”라는 표현이 사용되어 왔고, 이 조례에서도 주관부서가 명시되지 않고 있다. 이것은 중국의 조직이 다양할 뿐만 아니라 규정관리조직의 체계화가 아직도 미흡함을 의미한다.

<표 3-2> 중국 국제해운조례의 목적·적용대상·기본원칙·주관기관

구 분		내 용
제1조	목적	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 국제해상운송활동의 규범화</li> <li>- 공정경쟁 추구</li> <li>- 국제 해상운송시장질서 유지</li> <li>- 해상운송 각 당사자의 권익 보호</li> </ul>
제2조	적용대상	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 중국 항구에 출입하는 국제해상운송활동</li> <li>- 국제해상운송과 관련된 보조적인 경영활동</li> <li>•국제선박대리, 국제선박관리, 국제해운화물하역, 국제해운화물 저장, CFS 및 야적장 서비스</li> </ul>
제3조	경영활동 중사원칙	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 성실·신용 원칙 준수</li> <li>- 법에 의한 공정한 경영</li> </ul>
제4조	감독·관리자	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 국무원 교통관련 주관 부서</li> <li>- 관련 지방인민정부 주관부서</li> </ul>

주 : 구분의 목적, 적용대상, 경영활동 중사원칙, 감독·관리자 등의 표현은 조례의 표현이 아니라 독자의 이해를 돕기 위해 필자가 임의로 적기한 것임(이하 동일).

14) 국제선박대리관리규정(1990. 3. 2 교통부 제10호령), 국제화물운송대리업종관리에 관한 약간의 규정(1990. 7. 13. 대외경제무역합작부 공포), 중화인민공화국 국제해상컨테이너운송관리규정(1990. 12. 5, 국무원령 제68호), 중국의 국제정기선운송관리규정(1990. 7. 1, 교통부) 등이 적용되어왔으며, 기타 외국선박회사가 중국에 독자선박회사를 설립하는데 관련된 통지(대외무역경제합작부, 교통부)도 시행되어 왔음.

## 2) 해상운송활동 참여자격 및 허가조건

해운조례의 제2장(제5조 ~ 제15조)은 해상운송활동 및 보조활동에 참여하는 기업의 자격 및 허가조건들을 명시하고 있다. 허가조건에 있어서는 신청시 제출서류 및 등기사항과 보증금 납부 등 세부사항을 규정하고 있다(<표 3-3> 참조)

<표 3-3> 국제해상운송 및 보조업무 경영자(국제해운조례 제2장)

구 분		내 용
제5조	국제선박 운송업무 경영조건	<ul style="list-style-type: none"> <li>(1) 중국 국적선박 보유</li> <li>(2) 선박은 국가가 정한 해상교통 안전기술기준에 부합해야 함</li> <li>(3) 선하증권, 여객표 혹은 복합방식의 연합운송증서를 보유해야 함</li> <li>(4) 국무원 교통 주관기관 규정에 의한 자격증을 소지한 고급관리 인원을 고용해야 함.</li> </ul>
제6조	국제선박 운송업무 경영허가	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 제5조의 서류를 첨부하여 국무원 교통 주관기관에 국제선박운송업무 경영허가를 신청해야 함.</li> <li>- 국제 정기노선 선박운송업무 경영허가를 동시에 신청할 경우 제17조의 서류도 첨부해야 함.</li> <li>- 30일 이내에 허가여부 결정</li> <li>- 주관기관은 "국제선박 운송 경영허가증"을 발부</li> <li>- 불허 시에는 서면으로 정당한 사유를 통지</li> <li>- 심사시 고려사항</li> <li>- 국가의 국제해상운송업무 발전정책 및 국제해상운송시장 경쟁상황</li> </ul>
제7조	무선박국제운송 업무 경영	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 국무원 교통 주관기관에 선하증권을 등기하고, 보증금을 납부</li> <li>- 무선박 국제운송업무경영의 정의</li> <li>- 무선박운송업무경영자가 운송대리인 신분으로 화물운송을 위탁받아 선하증권 또는 기타 운송관련 증서를 발급하고 위탁인으로부터 운송비용을 수취하는 것으로 국제선박운송경영자를 통하여 화물을 운송하는 것이며, 모든 국제해상운송경영활동을 책임짐.</li> </ul>
제8조	선하증권 등기 및 보증금 납부	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 무선박운송업무경영자는 국무원 교통 주관기관에 선하증권을 등기해야 하며, 동시에 본 조례에 규정된 보증금 납부와 관련된 증명서를 제출.</li> <li>- 보증금은 80만 위엔이며, 매 지점 설치시 20만 위엔씩 증가</li> <li>- 보증금은 반드시 중국내 은행에 전용계좌를 개설하여 납부.</li> <li>- 보증금은 무선박운송경영자가 운송업무의무를 이행하지 않거나 의무이행중 부당하게 발생한 책임 혹은 벌금을 지불하는데 사용</li> </ul>

국제해상운송 및 보조업무 경영자(국제해운조례 제2장)(계속)

구 분		내 용
		<ul style="list-style-type: none"> <li>- 보증금의 이자는 경영자 소유로 귀속</li> <li>- 전용계좌는 국무원 교통 주관기관이 관리·감독</li> <li>- 주관기관은 선하증권 등기신청 및 보증금납부관련 서류 제출 일로부터 15일 이내에 심의를 종결해야 함.</li> <li>- 신청자료 내용이 사실과 이상이 없으면 등기하고 신청인에게 통지</li> <li>- 신청내용이 사실과 다르거나 불비하면 그 사실을 신청인에게 통지</li> <li>- 이미 등기된 경영자는 국무원 교통 주관기관이 공포</li> </ul>
제9조	국제선박대리업무 경영조건	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 고급관리원 중 최소 2명은 3년 이상 국제해상운송 경영활동 경력이 있어야 함.</li> <li>- 고정된 영업장소와 필요한 영업설비를 보유해야 함.</li> </ul>
제10조	국제선박대리업무 경영등기	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 국무원 교통 주관기관에 신청해야 하고, 제9조의 관련자료를 제출해야함</li> <li>- 심의기간 15일 이내</li> </ul>
제11조	국제선박관리업무 경영조건	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 고급관리원 중 최소 2명은 3년 이상 국제해상운송 경영활동 경력이 있어야 함.</li> <li>- 선박의 종류 및 노선에 적합한 선장, 기관장 등 자격증을 소지한 인원을 보유하고 있어야 함.</li> <li>- 국제선박관리업무에 상응하는 설비 및 시설을 보유해야 함.</li> </ul>
제12조	국제선박관리업무 경영 신청	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 소재지 성, 자치구, 직할시 인민정부 교통주관에 신청하고, 제11조의 자료를 제출해야 함.</li> <li>- 심의기간 : 15일 이내</li> </ul>

## (1) 국제 해상운송사업의 참여자격 및 허가조건

국제해운조례는 국제 해상운송사업의 참여자격으로 다음과 같은 4가지를 제시하고 있다(제5조). 우선 기업이 중국에 등록된 선박을 보유하고 있어야 한다. 그리고 이러한 선박은 중국이 정한 해상교통안전기술기준에 부합해야 한다. 셋째로는 선하증권이나 여객표, 혹은 복합운송증서를 보유하고 있어야 한다. 마지막으로 국무원 교통주관기관이 정한 자격증을 소지한 고급관리인원을 고용하고 있어야 한다.

국제 해상운송업을 하고자 하는 기업은 이상과 같은 자격을 증명하는 서류를 첨부하여 국무원 교통주관기관에 “국제선박운송업무 경영허가”를 신청해야

한다(제6조). 특히 국제 정기노선 운송사업을 하고자 하는 기업은 제17조에 규정된 서류도 제출해야 한다. 이러한 허가신청을 받은 교통주관기관은 30일 이내에 허가여부를 결정하게 되며, 허가하는 경우에는 “국제선박운송경영허가증”을 발부한다. 허가여부를 심사하는데 있어서 교통주관기관은 중국의 해상운송 발전정책과 국제해상운송시장의 경쟁상황을 고려하게 된다.<sup>15)</sup>

## (2) 무선박운송인(NVOCC)의 참여자격 및 등기조건

이 국제해운조례는 제7조에서 무선박국제운송업무경영을 “운송대리인의 신분으로 화물을 위탁받아 선하증권 또는 기타 운송관련 증서를 발급하고, 위탁인으로부터 운송비용을 수취하는 것으로 국제선박운송경영자를 통하여 화물을 운송하는 것이며, 모든 국제해상운송경영활동을 책임지는 것”으로 정의하고 있다.

이러한 무선박운송사업을 하고자 하는 기업은 국무원 교통주관기관에 선하증권을 등기하고, 80만 위엔에 달하는 보증금을 납부해야 한다(제8조).<sup>16)</sup> 등기신청을 받은 교통주관기관은 신청자료 내용의 사실여부를 기준으로 15일 이내에 심의를 완료하여 등기하고, 등기된 경영자는 국무원 교통주관기관이 공포한다.

## (3) 국제선박대리업의 참여자격 및 등기조건

대리점업 사업자는 그 고급관리원 중 최소 2명이 3년 이상 국제해상운송 경영활동 경력을 보유해야 하며, 고정된 영업소와 필요한 영업설비를 보유하고 있어야 한다(제9조). 그리고 이러한 자격조건에 관련된 서류를 첨부하여 국무원 교통주관기관에 사업의 등기신청을 해야 한다. 해당기관은 15일 이내에 등기여부를 심사하게 된다(제10조).

## (4) 국제선박관리업의 참여자격 및 등기조건

선박관리업 사업자 역시 그 고급관리원 중 최소 2명이 3년 이상 국제해상운송 경영활동 경력이 있어야 하며, 선박의 종류 및 운항노선에 적합한 선장, 기관장 등 자격증을 소지한 인원을 보유하고 있어야 한다. 뿐만 아니라 선박관리업

15) 허가제 자체가 시장의 진입장벽이 되는 것도 문제지만, 허가여부의 심사기준도 상당히 주관적이라는 점도 문제점으로 지적될 수 있음.

16) 지점을 설치할 때마다 추가로 20만 위엔씩 납부해야 함. 이 보증금은 법정 의무를 이행하지 않거나 의무 이행중 부당하게 발생한 책임 또는 벌금을 납부하는 데 사용됨.



무에 상응하는 설비 및 시설을 보유하고 있어야 한다(제11조). 그리고 이러한 자격조건에 관련된 서류를 첨부하여 지방 인민정부 교통주관기관에 사업의 등기신청을 하면, 해당기관은 15일 이내에 등기여부를 심사하게 된다(제12조).

#### (5) 기업등기기관 등기 및 자격취소 사유

국제해상운송, 무선박운송, 선박대리, 선박관리 등의 경영자는 본 조례에 의한 허가 또는 등기를 완료한 후 반드시 관련 증빙서류를 첨부하여 법에 의한 기업등기기관에 기업등기수속을 해야 한다(제13조)(<표 3-4> 참조). 그리고 이러한 등기에 의해 취득한 자격은 타인에게 제공할 수 없다(제14조). 또한 경영자격을 취득한 이후에라도 본 조례의 조건을 충족하지 못하는 경우에는 그 경영자격을 취소당할 수 있다(제15조).

<표 3-4>

#### 국제해상운송 및 보조업무 경영자(제2장 계속)

구 분		내 용
제13조	기업등기기관 등기	- 국제선박운송경영자, 무선박운송경영자, 국제선박대리경영자, 국제선박관리경영자는 본 조례에 의거 허가, 등기 후 반드시 관련증빙서류를 첨부하여 법에 의거 기업등기기관에 기업등기수속을 해야 함.
제14조	경영자격의 타인제공	- 국제선박운송경영자, 무선박운송경영자, 국제선박대리경영자, 국제선박관리경영자는 법에 의거 취득한 경영자격을 타인에게 제공할 수 없음
제15조	경영자격의 취소	- 국제선박운송경영자, 무선박운송경영자, 국제선박대리경영자, 국제선박관리경영자가 경영자격을 취득한 후 본 조례의 조건을 구비하지 않았을 경우 국무원 교통 주관기관 혹은 성, 자치구, 직할시 인민정부 교통 주관기관은 경영자격을 취소할 수 있음.

### 3) 국제해상운송 보조업무 경영조건

해운조례의 제3장(제16조 ~ 제30조)은 국제정기노선운송사업의 경영에 대해 선사, 무선박운송업자, 외국 선사 등이 지켜야 할 내용을 정하고 있으며, 국제선박대리업 및 국제선박관리업의 활동범위에 대해서도 규정하고 있다(<표 3-5> 참조).

&lt;표 3-5&gt;

## 국제해상운송 보조업무 경영자(국제해운조례 제3장)

구 분		내 용
제16조	국제정기노선의 연합경영	- 선대공동구성, 스페이스를 공동이용, 공동서비스 등의 방식으로 국제정기노선을 경영할 경우 본 조항 규정에 의함.
제17조	국제정기노선운송사업의 신청	- 국제정기노선 운송사업을 할 경우 반드시 국무원 주관 교통기관에 신청하고 다음과 같은 자료를 제출해야 함. •운송경영자의 명칭, 등록지, 영업집조 부분, 주요 출자자 •주요 관리인원 성명 및 신분 증명자료 •운영선박 자료, 노선, 정기노선 일정 및 경유 항구 •운임, 선하증권, 여객표 혹은 기타 연합운송 증빙서류 - 국무원 교통 주관기관은 신청일로부터 30일 이내에 심의를 종결하고, 신청자료가 사실일 경우 등록하고 통지 - 신청자료가 사실과 다를 경우 서면 통지
제18조	노선 개설	- 국제정기노선경영자는 자격을 취득한 날로부터 180일 이내에 노선을 개설해야 함. - 불가항력의 사유가 있을 경우 90일까지 연장 가능 - 기한을 초과할 경우 경영자격은 자동으로 취소됨
제19조	공고	- 국제정기노선을 신규개설, 중지 혹은 선박, 일정을 변경할 경우 15일 전에 공고해야 하며, 반드시 효력 발생일로부터 15일 이내에 국무원 교통 주관기관에 등기해야 함.
제20조	운임의 등기	- 국제정기노선경영자의 운임과 무선박운송경영자의 운임은 규정된 규격에 의거 국무원 교통 주관기관에 등기해야 함. - 주관기관은 반드시 전문기관을 지정하여 운임등기를 접수해야 함. - 등기된 운임은 공포운임과 협의운임을 포함함. - 공포운임은 국제선박운송경영자와 무선박운송경영자가 기재한 운임을 지칭. - 협의운임은 국제선박운송경영자와 화물주, 무선박운송경영자간의 약정한 운임을 지칭. - 공포운임의 효력은 주관기관이 등기를 접수한 날로부터 30일 이후이며, 협의운임의 효력은 주관기관이 등기를 접수한 날로부터 24시간 이후임. - 국제선박운송경영자 및 무선박운송경영자는 반드시 등기된 운임을 집행해야 함.
제21조	선하증권 등기 보증금 납부	- 국제선박운송경영자와 무선박운송경영자간의 협의운임을 설정하였을 경우 무선박운송경영자는 반드시 본 조례규정에 의거 선하증권을 등기하고 보증금을 납부해야 함.
제22조	협의부분 등기	- 국제정기노선경영자간 중국항구의 정기노선 공회협의, 운영협의, 운임협의 등을 포함한 협이가 설정되었을 경우 협의 설정일로부터 15일 이내에 협의 부분을 국무원 교통 주관기관에 등기해야 함.

## 국제해상운송 및 보조업무 경영자(국제해운조례 제3장)(계속)

구 분	내 용
제23조	<div>등기사항 변경등기</div> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 국제선박운송경영자는 다음 상황이 발생하였을 경우 국무원 교통 주관기관에 등기해야 함.               <ol style="list-style-type: none"> <li>(1) 경영 종결</li> <li>(2) 운영선박 감소</li> <li>(3) 선하증권, 여객표 혹은 연합운영 증빙서류 변경</li> <li>(4) 해외지점 설립 혹은 자회사 국제선박운송업무 경영</li> <li>(5) 보유한 선박이 해외에 등록되거나, 외국 국기를 계양할 경우</li> </ol> </li> <li>- 국제선박운송경영자가 운영선박을 증설할 경우, 안전기술기준에 부합해야 하며, 투입 15일 전에 국무원 교통주관기관에 등기해야 함.</li> <li>- 주관기관은 접수한 날로부터 3일 이내에 증빙서류를 등기해야 함.</li> </ul>
제24조	<div>인수, 합병</div> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 국제선박운송경영자간 합병, 인수 등은 반드시 국무원 교통 주관기관의 동의를 거쳐야 함.</li> <li>- 주관기관은 협의를 접수한 날로부터 60일 이내에 국가의 국제 해상운송 발전 정책과 국제 해상운송시장 경쟁현황에 근거 심의하고 동의여부를 결정해야 하며, 서면으로 통지해야 함.</li> </ul>
제25조	<div>영수증 발급</div> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 국제선박운송업무, 무선박운송업무 및 국제선박대리업무 경영에 따라 중국 내에서 운임 및 기타 관련비용을 취득한 경우 반드시 지불인에게 세무기관이 인쇄한 영수증을 발급해야 함.</li> </ul>
제26조	<div>무선박운송업무 경영</div> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 본 규정에 의거 선하증권을 등기하지 않거나 보증금을 납부하지 않은 경우 무선박운송업무를 경영할 수 없음.</li> </ul>
제27조	<div>금지행위</div> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 국제선박운송경영자 혹은 무선박운송경영자는 다음 행위를 할 수 없음               <ol style="list-style-type: none"> <li>(1) 정상가격 이하의 운임으로 공정경쟁을 방해하는 행위</li> <li>(2) 리베이트 지급과 회계장부조작 행위</li> <li>(3) 지위를 남용하여 정상가격 이상 혹은 제한적인 조건으로 상대방에게 피해를 주는 행위</li> <li>(4) 기타 방식으로 교역상대방에게 손실을 주거나 혹은 국제운송시장경제질서를 문란케하는 행위</li> </ol> </li> </ul>
제28조	<div>외국의 운송경영자</div> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 외국 국제선박운송경영자는 제3장의 규정을 준수해야 함.</li> <li>- 외국 경영자는 중국 항구간 운송업무에 종사할 수 없음</li> <li>- 중국 국적선박 혹은 스페이스를 임차하거나 스페이스 교환방식 등의 변칙경영을 통해 중국 항구간 선박운송업무에 종사할 수 없음</li> </ul>

## 국제해상운송 및 보조업무 경영자(국제해운조례 제3장)(계속)

구 분		내 용
제29조	국제선박대리 경영자의 업무	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 국제선박대리경영자는 선박 소유주 혹은 선박 임대인, 선박 경영자의 위탁을 받아 다음 업무를 경영할 수 있음.               <ol style="list-style-type: none"> <li>(1) 선박의 항구 출입수속, 선박 도선, 접안 및 하역</li> <li>(2) 선하증권 발급, 운송계약, 화물계약업무</li> <li>(3) 선박, 컨테이너 및 화물 세관수속</li> <li>(4) 화물의 도급 및 조직, 화물, 컨테이너운송 위탁 및 중개</li> <li>(5) 운임 및 결산 대리</li> <li>(6) 해상여객운송 대리</li> <li>(7) 기타 관련 업무</li> </ol> </li> <li>- 국제선박대리경영자는 반드시 국가 관련규정에 의거 외국 국제선박운송경영자의 세금을 대리로 원천징수해야 함.</li> </ul>
제30조	국제선박관리 경영자의 업무	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 국제선박관리경영자는 선박 소유주, 선박 임대인, 선박 경영자의 위탁을 받아 다음 업무를 경영할 수 있음.               <ol style="list-style-type: none"> <li>(1) 선박 매매, 임대 및 기타 선박자산 관리</li> <li>(2) 해상사무, 선박사무 및 수리</li> <li>(3) 선원고용, 훈련 및 배치</li> <li>(4) 선박기술현황 보증 및 정상운행에 관련된 기타 서비스</li> </ol> </li> </ul>

## (1) 국제정기노선사업의 경영조건

국제정기노선사업을 하고자 하는 경영자는 국무원 교통주관기관에 사업경영 신청을 해야 하고, 이에 대해 해당 주관기관은 30일 이내에 사실여부를 심의하여 신청사실을 등록하게 된다(제17조). 이러한 등록으로 자격을 취득한 경영자는 180일 이내에 노선을 개설해야 하며, 불가항력의 사유가 없으면서 노선을 개설하지 못하면 자격이 취소된다(제18조) 그리고 이러한 정기노선을 개설하거나 그 내용을 변경하는 경우 15일 이전에 그 사실을 미리 공고해야 하며, 효력 발생 일로부터 15일 이내에 국무원 교통주관기관에 등기해야 한다(제19조). 뿐만 아니라 여러 기업들이 국제정기노선을 연합하여 경영하는 경우에도 본 조항을 준수해야 한다고 강조하고 있다(제16조).

## (2) 국제정기노선사업의 운임등기

국제정기노선사업자 및 무선박운송사업자는 국무원 교통주관기관에 운임을 등기해야 하고, 주관기관은 전문기관을 지정하여 운임등기를 접수해야 한다(제20조). 이 등기운임은 공포운임과 협의운임으로 구분된다. 공포운임은 국제선박

운송경정자(선사)와 무선박운송경영자가 기재한 운임을 말하며, 협의운임은 선사, 화주, 무선박운송업자 등이 상호 약정한 운임을 말한다. 공포운임은 등기 접수일로부터 30일 이후부터 발효되며, 협의운임은 등기 접수일로부터 24시간 이후에 발효될 수 있다. 운송사업자는 이러한 등기운임을 반드시 집행해야 한다. 그리고 선사와 무선박운송업자간의 협의운임이 설정되는 경우에는 무선박운송업자가 선하증권을 등기해야 하고 그 보증금을 납부해야 한다(제21조). 또한 정기 선사간 협이가 있을 경우에는 협의일로부터 15일 이내에 협의내용 문건을 국무원 교통주관기관에 등기해야 한다(제22조).

### (3) 등기사항의 변경 등기 및 인수·합병

이러한 등기사항에 변화가 발생하였을 경우에도 해당 사업자는 변경내용을 등기해야 한다. 즉 사업의 철수(경영종결), 운항선대의 감소, 선하증권·운임표·연합운영 등의 변경, 해외지점 설립 혹은 자회사의 국제해상운송 참여, 보유선박을 해외에 등록하거나 외국 국적기를 계양하는 경우 등에 있어서는 변경내용을 다시 등기해야 한다(제23조)

또한 선사간 인수 또는 합병이 추진되는 경우에는 사전에 국무원 교통주관기관과 협의를 거쳐야 하며, 주관기관의 서면 동의서를 받아야 한다(제24조).

### (4) 금지사항

국제해상운송사업, 무선박운송사업, 국제선박대리업의 경영자는 중국내에서 운임이나 기타 비용을 취득한 경우 반드시 지불인에게 세무서 양식의 영수증을 발급해야 한다(제25조). 그리고 무선박운송사업자는 선하증권을 등기하지 않거나 보증금을 납부하지 않고서는 사업을 경영할 수 없다(제26조).

또한 국제선박운송사업자와 무선박운송사업자는 운임덤핑, 지위남용 행위, 기타 운송시장 질서를 문란케하는 하는 행위를 할 수 없다(제27조). 외국 선사의 경우도 제3장의 규정을 준수해야한다. 특히 중국 항국간의 운송행위를 할 수 없다(제28조).

### (5) 국제선박대리업무 및 국제선박관리업무의 범위

국제선박대리업무 경영자는 선박입출항, 도선, 접안, 하역, 선하증권 발급, 운송계약업무, 세관수속, 운임 및 결산 대리 등을 할 수 있으며, 외국선사의 세금

을 대리로 원천징수해야 하며(제29조), 선박 매매, 임대, 관리, 수리, 선원 고용·훈련·배치, 기타 선박의 기술보증 및 정상운항에 관련된 서비스업무를 행할 수 있다(제30조).

#### 4) 외국인 투자조건

해운조례의 제4장(제31조 ~ 제34조)은 외국인 투자에 관련한 내용을 규정하고 있다. 외국인투자자에 대한 적용규정, 외국인 투자자자의 활동범위, 투자조건, 중국내 사무소 설립 등에 관한 내용이 제4장에 규정되어 있다(<표 3-6> 참조).

우선 중국내 국제해상운송사업이나 보조사업에 투자하는 외국인은 본 조례 제4장의 규정을 준수해야 하며, 제4장에 규정이 없는 경우에는 본 조례의 기타 규정을 적용받는다(제31조). 구체적으로 말하자면 외국인 투자자는 국제선박운송사업, 국제선박대리사업, 국제선박관리사업, 국제화물하역사업, 국제화물 창고업, 국제해운 컨테이너부두 및 야적장 등의 사업을 할 수 있으며, 이러한 사업을 하고자 하는 경우 국무원 교통주관기관의 허가를 받아야 한다. 허가를 받은 외국인 투자자는 관련 법률, 행정법, 기타 국가 규정에 의거 중외합자경영기업 혹은 중외합작경영기업을 설립할 수 있다(제32조). 다만 창고업의 경우에는 외자기업을 설립할 수 있다.

<표 3-6> **외국투자자에 관한 특별규정(국제해운조례 제4장)**

구 분		내 용
제31조	외국투자자 적용규정	- 외국 투자자가 중국내에 국제해상운송업무 및 국제해상운송 관련 보조업무에 투자하여 경영할 경우 4장 규정에 준하며, 본 장에 규정이 없을 경우 본 조례 기타 규정에 준함.
제32조	외국 투자자 경영범위	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 국무원 교통 주관기관의 허가를 거쳐 외국투자자는 관련 법률, 행정법 및 국가 기타 관련 규정에 의거 중외합자경영기업 혹은 중외합작경영기업을 설립할 수 있으며, 국제선박운송, 국제선박대리, 국제선박관리, 국제해운화물하역, 국제해운화물 창고업, 국제해운 컨테이너 CFS 및 야적장 업무를 경영할 수 있음. 그리고 창고보관업은 단독투자 할 수 있음.</li> <li>- 또한 외자기업을 설립하여 국제해운화물 창고업을 경영할 수 있음.</li> <li>- 국제선박운송, 국제선박대리업무를 경영하는 중외합자경영기업의 외국투자자 지분비율은 49%를 초과할 수 없음.</li> </ul>

## 외국투자자에 관한 특별규정(국제해운조례 제4장)(계속)

구 분		내 용
		<ul style="list-style-type: none"> <li>- 국제선박운송, 국제선박대리업무를 경영하는 중외합작경영기업의 외국투자자 지분비례는 전항 규정과 동일함.</li> <li>- 국제선박운송 부문에서 중외합작국제선박운송기업 혹은 중외합작 국제선박운송기업의 이사회 대표이사과 사장은 중외합자, 합작 쌍방이 협의한 후 중국측이 지정함.</li> </ul>
제33조	외국 투자자 업무	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 외국투자자는 국무원 교통 주관기관의 허가를 거쳐 관련 법률, 행정법 및 국가 기타 관련 규정에 의거하여 중외합자경영기업, 중외합작경영기업, 외자기업을 설립한 후 화물집하, 해운대리 및 기타 해운관련 영업활동 등의 일상업무 서비스를 제공할 수 있으며 중국내에 중외합자경영기업, 중외합작경영기업, 외자기업이 설립되어 있지 않을 경우 상술한 업무는 반드시 중국의 국제선박대리경영자에게 위탁해야 함.</li> </ul>
제34조	중국내 사무소 설립	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 외국 국제선박운송경영자 및 외국 국제해운보조기업은 국무원 교통주관기관의 허가를 거쳐 법에 의거하여 중국 내 상주 사무소를 설립할 수 있음.</li> <li>- 외국 국제선박운송경영자 및 외국 국제해운보조기업이 중국 내 설립한 상주 사무소는 경영활동에 종사할 수 없음.</li> </ul>

국제선박운송사업이나 국제선박대리사업의 경우 중외합자경영기업이나 중외합작경영기업 모두 투자지분이 49%를 초과할 수 없다. 그리고 대표이사과 사장은 합자 혹은 합작 쌍방이 협의하되 중국측이 지정한 사람이 맡게 된다.

이와 같이 합자기업, 합작기업, 외자기업이 설립된 경우에는 화물의 집하, 해운대리, 기타 해운관련 영업활동 등의 일상업무를 할 수 있으나, 중국내에 기업을 설립하지 않은 경우에는 이러한 일상업무를 중국의 국제선박대리경영자에게 업무를 위탁해야 한다(제33조). 또한 외국의 국제선박운송업자나 국제해운보조기업은 국무원의 교통주관기관의 허가를 얻어 중국내 사무소를 설립할 수 있으나, 이러한 사무소는 경영활동에 종사할 수 없다(제34조).

## 5) 조사 및 처리

해운조례의 제5장(제35조 ~ 제41조)은 교통주관기관의 조사활동 및 사후처리 활동에 대해 규정하고 있다(<표 3-7> 참조).

&lt;표 3-7&gt;

## 조사와 처리(국제해운조례 제5장)

구 분		내 용
제35조	조사대상	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 국무원 교통 주관기관은 반드시 이해관계인의 요구 혹은 결정에 따라 다음과 같은 상황에 대해 조사를 실시함</li> <li>(1) 국제선박운송경영자간 체결한 협의(중국 항구 정기노선 공회 협의, 운영협의, 운임협의 포함) 등이 공정경쟁에 손실을 줄 가능성이 있는 경우</li> <li>(2) 국제선박운송경영자가 각종의 연합체와의 협의를 통해 중국 항구의 1개 노선의 운송대리가격이 1년 연속 노선 총 운송량의 30%를 초과하여 공정경쟁을 저해할 수 있는 경우</li> <li>(3) 본 조례 제27조에 규정된 행위</li> <li>(4) 국제 해운시장의 공정경쟁을 저해할 수 있는 기타 행위</li> </ul>
제36조	조사기관	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 국무원 교통 주관기관이 조사를 실시할 경우 반드시 국무원 공상행정관리국과 가격 관련기관(이하 조사기관)이 공동으로 실시함.</li> </ul>
제37조	조사반	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 조사기관은 최소 3인의 조사반을 구성</li> <li>- 필요에 따라 전문가를 초빙할 수 있음</li> <li>- 조사반은 조사를 실시하기 전에 조사목적, 조사인원, 조사기간 등의 사항을 피조사인에게 통지함</li> <li>- 조사기간은 1년을 초과할 수 없음. 필요시 조사기관의 동의를 거쳐 6개월 연장할 수 있음.</li> </ul>
제38조	조사활동	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 조사반은 조사실시중 관련업무와 관계있는 단위, 개인현황 및 증서, 협의, 계약서, 회계장부, 팩스 등 관련자료를 열람, 복사할 수 있음.</li> <li>- 조사반은 반드시 피조사인, 관계 단위 및 개인의 상업비밀은 보호해야 함.</li> </ul>
제39조	피조사인	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 피조사인은 반드시 조사를 접수해야 하며, 조사를 거절하거나 사실을 은폐 혹은 허위로 보고할 수 없음.</li> </ul>
제40조	조사 후 조치	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 조사 종결 시 조사기관은 조사결과를 작성해야 하며, 서면으로 피조사인, 이해관계인에게 통지해야 함.</li> <li>- 공정경쟁을 저해한 사실에 대해서 조사기관은 관련협의 수정명령, 정기노선 운행횟수 제한, 가격 중지 혹은 접수한 운임의 일시 중지명령을 할 수 있으며, 정기적으로 보고되는 관련자료에 대해 금지성 제한적 조치를 명령할 수 있음.</li> </ul>
제41조	피조사인의 이익 제기	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 조사기관은 금지성 제한조치를 결정하기 전 반드시 당사자에게 의견을 제출할 수 있는 권리가 있음을 통지해야 하며, 당사자가 권리를 요구할 경우 반드시 의견을 제출할 수 있도록 해야 함.</li> </ul>

중국 국무원의 교통주관기관은 이해관계인의 요구가 있는 경우 공정경쟁을 해치는 상황에 대해 조사를 하게 된다(제35조). 이러한 조사는 국무원 교통주관기관이 공상행정관리국 및 가격관리기관과 공동으로 실시하게 된다(제36조). 그리고 조사기관은 3인 이상의 조사반을 구성하여 실행하게 되며, 사전에 조사



목적, 조사인원, 조사기간 등을 피조사인에게 통지하게 된다(제37조). 아울러 조사활동은 최대 1년 6개월로 제한된다. 조사반은 관련 서류 및 장부를 열람 또는 복사할 수 있으나 피조사인의 상업비밀을 보호해야 한다(제38조). 피조사인은 반드시 조사에 응해야 하며, 조사를 거절하거나 사실을 은폐 혹은 허위보고를 할 수 없다(제39조). 조사기관은 조사결과를 작성하여 피조사인 및 이해관계자에게 통보해야 한다. 그리고 조사결과 공정경쟁을 저해한 사실이 드러나면, 조사기관은 시정명령 또는 활동의 중지 또는 제한을 명령할 수 있다(제40조). 그러나 조사기관은 이러한 조치를 취하기 전에 당사자로 하여금 이의를 제기할 수 있도록 해야 한다(제41조)

## 6) 법률 책임 및 처벌

해운조례의 제6장(제42조 ~ 제55조)은 위법행위에 대한 처벌내용을 규정하고 있다. 처벌은 위법소득의 몰수 및 벌금 부과, 자격 취소, 시정명령, 경영활동 중지, 경고 등이 있다(<표 3-8> 참조).

### (1) 경영활동 중지 및 위법소득의 몰수

다음과 같은 위법활동에 대해서 국무원 교통주관기관 혹은 권한을 부여받은 지방 인민정부의 교통 주관기관은 해당 사업자의 경영활동을 중지함과 동시에 위법소득을 몰수한다.

첫째, 국제선박운송경영자가 <국제선박운송경영허가증>을 취득하지 않고 무단으로 경영활동을 하는 경우(제42조)

둘째, 무선박운송경영자가 선하증권을 등기하지 않거나 보증금을 납부하지 않고 경영을 하는 경우(제43조)

셋째, 국제선박대리경영자 또는 국제선박관리경영자가 등기하지 않고 경영활동을 하는 경우(제44조)

넷째, 외국 국제선박운송경영자가 중국 항국간 운송업무를 경영하는 경우 또는 중국 선박을 임대하거나 선박의 상호교환방식으로 중국 항구간 운송활동을 하는 경우(제45조)

다섯째, 국제정기노선운송경영자격을 취득하지 않고 국제정기노선운송활동을 하는 경우(제46조)

## (2) 위법소득에 대한 벌금 부과

교통 주관기관은 위의 위법소득이 발생하는 경우 그 위법소득의 과다에 따른 벌금을 다음과 같이 부과하게 된다.

국제선박운송경영자, 국제정기노선운송경영자, 또는 외국의 운송경영자의 위법소득이 50만 위엔 이상인 경우 위법소득의 2-5배 상당의 벌금을 부과하고, 위법 소득이 없거나 50만 위엔 이하일 경우에는 20만 위엔 이상 100만 위엔 이하의 벌금을 부과한다.

또한 무선박운송경영자, 국제선박대리경영자, 또는 국제선박관리경영자의 위법소득이 10만 위엔 이상인 경우 위법소득의 2-5배 상당의 벌금을 부과하고, 위법 소득이 없거나 10만 위엔 이하일 경우에는 5만 위엔 이상 20만 위엔 이하의 벌금을 부과한다

<표 3-8>

**법률책임(국제해운조례 제6장)**

구 분		내 용
제42조	불법 국제선박운송경 영 처벌	<ul style="list-style-type: none"> <li>- &lt;국제선박운송경영허가증&gt;을 미 취득하거나, 무단으로 국제선박운송업무를 경영할 경우 국무원 교통 주관기관 혹은 권한을 부여받은 지방 인민정부 교통 주관기관은 경영중지를 명령하고 위법소득에 대해서는 몰수함.</li> <li>- 위법소득이 50만 위엔 이상일 경우 위법소득의 2-5배의 벌금을 부과하고 위법소득이 없거나 50만 위엔 이하일 경우 20만 위엔 - 100만 위엔 이하의 벌금을 부과함.</li> </ul>
제43조	불법 무선박운송경영 처벌	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 선하증권을 등기하지 않거나 보증금을 납부하지 않고 무선박운송업무를 경영할 경우 국무원 교통주관기관 혹은 권한을 부여받은 지방 인민정부 교통주관기관은 경영중지를 명령하고 위법소득에 대해 몰수함.</li> <li>- 위법소득이 10만 위엔 이상일 경우 위법소득의 2-5배의 벌금을 부과하고 위법소득이 없거나 10만 위엔 이하일 경우 5만 위엔 이상 20만 위엔 이하의 벌금을 부과함.</li> </ul>
제44조	국제선박대리업 무 혹은 국제선박관리업 무 불법경영 처벌	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 등기하지 않고 단독으로 국제선박대리업무 혹은 국제선박관리업무를 경영할 경우 국무원 교통 주관기관 혹은 권한을 부여받은 지방 인민정부 교통 주관기관은 경영중지를 명령하고 위법소득에 대해서는 몰수함.</li> <li>- 위법소득이 10만 위엔 이상일 경우 위법소득의 2-5배의 벌금을 부과하고 위법소득이 없거나 10만 위엔 이하일 경우 5만 위엔 이상 20만 위엔 이하의 벌금을 부과함.</li> </ul>

## 법률책임(국제해운조례 제6장)(계속)

구 분		내 용
제45조	외국경영자의 중국항구간 불법경영 처벌	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 외국 국제선박운송경영자가 중국 항구간 선박운송업무를 경영하거나 중국국적 선박 및 선복을 임대 혹은 선복 상호교환 방식을 이용하여 중국 항구간 선박운송업무를 하였을 경우 국무원 교통 주관기관 혹은 권한을 부여받은 지방 인민정부 교통 주관기관은 경영중지를 명령하고 위법소득에 대해서는 몰수함.</li> <li>- 위법소득이 50만 위엔 이상일 경우 위법소득의 2-5배의 벌금을 부과하고 위법소득이 없거나 50만 위엔 이하일 경우 20만 위엔 - 100만 위엔 이하의 벌금을 부과함.</li> </ul>
제46조	국제정기운송노 선업무 불법경영 처벌	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 국제정기노선운송경영자격을 취득하지 않고 단독으로 국제정기노선운송업무를 경영할 경우 국무원 교통 주관기관 혹은 권한을 부여받은 지방 인민정부 교통 주관기관은 경영중지를 명령하고 위법소득에 대해서는 몰수함.</li> <li>- 위법소득이 50만 위엔 이상일 경우 위법소득의 2-5배의 벌금을 부과하고 위법소득이 없거나 50만 위엔 이하일 경우 20만 위엔 - 100만 위엔 이하의 벌금을 부과함.</li> <li>- 경영중지를 거부할 경우 입항을 거부함.</li> </ul>
제47조	경영자격의 타인제공 처벌	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 국제선박운송경영자, 무선박운송경영자, 국제선박대리경영자, 국제선박관리경영자가 법에 따라 취득한 경영자격을 타인이 사용하도록 제공하였을 경우 국무원 교통 주관기관 혹은 권한을 부여받은 지방 인민정부 교통 주관기관은 기한 내에 시정할 것을 명령하고 시정기한을 초과하였을 경우 경영자격을 취소함.</li> </ul>
제48조	등기수속 위반 처벌	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 본 조례에 규정된 등기수속을 이행하지 않았을 경우 국무원 교통 주관기관 혹은 권한을 부여받은 지방 인민정부 교통 주관기관은 기한 내에 등기수속을 명령하고 기한을 초과하였을 경우 1만 위엔 이상 5만 위엔 이하의 벌금을 부과하고 그에 상응하는 자격을 취소할 수 있음.</li> </ul>
제49조	운임위반 처벌	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 본 조례 규정의 운임가격 수속 혹은 등록운임을 집행하지 않을 경우 국무원 교통 주관기관 혹은 권한을 부여받은 지방 인민정부 교통 주관기관은 2만 위엔 이상 10만 위엔 이하의 벌금을 부과함.</li> </ul>
제50조	행정처벌	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 조사결과에 의한 행정처벌 혹은 본 조례 제27조의 위반에 대해서 교통 주관기관, 가격주관기관 혹은 공상행정관리부문은 법률, 행정법규 규정에 의거 처벌해야 함</li> </ul>
제51조	미등기 협의운임에 대한 처벌	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 국제선박운송경영자와 선하증권을 등록하지 않거나 보증금을 납부하지 않은 경영자의 협의운임에 대해서는 국무원 교통 주관기관 혹은 권한을 부여받은 지방 인민정부 교통 주관기관이 경고조치하고 2만 위엔 이상 10만 위엔 이하의 벌금을 부과함.</li> </ul>

**법률책임(국제해운조례 제6장)(계속)**

구 분		내 용
제52조	사무소 불법설치에 대한 처벌	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 국무원 교통주관기관의 허가 없이 외국 국제선박운송경영자 및 외국 국제운송 보조기업이 단독으로 상주 사무소를 설립할 경우 국무원 교통 주관기관 혹은 권한을 부여받은 지방 인민정부 교통 주관기관은 기한 내에 시정을 명령하고 2만 위엔 이하 10만 위엔 이하의 벌금을 부과함.</li> <li>- 외국 국제선박운송경영자 및 외국 국제운송 보조기업의 상주사무소가 경영활동에 종사하였을 경우 공상행정관리 부문은 경영활동 중지를 명령하고 법에 의거 처벌함.</li> </ul>
제53조	조사 거부등에 대한 처벌	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 조사기관 및 관련인원의 법에 따른 조사를 거부하거나 혹은 관련자료를 은폐, 허위 보고할 경우 국무원 교통 주관기관 혹은 권한을 부여받은 지방 인민정부 교통 주관기관은 시정을 명령하고 2만 위엔 이하 10만 위엔 이하의 벌금을 부과함.</li> </ul>

**(3) 경영자격의 취소 및 벌금 부과**

국제선박운송경영자, 무선박운송경영자, 국제선박대리경영자, 국제선박관리경영자 등이 법에 의해 취득한 경영자격을 타인에게 제공하는 경우 교통 주관기관은 기한 내에 시정할 것을 명령하고, 기한을 초과하는 경우에는 그 자격을 취소하게 된다(제47조).

또한 본 조례의 등기수속을 이행하지 않은 경우에도 기한을 정하여 등기수속을 명령하고, 이 기한을 어기는 경우에는 1만 위엔 이상 5만 위엔 이하의 벌금을 부과하고, 그에 상응하는 자격을 취소할 수도 있다(제48조). 그리고 운임등록의 수속을 이행하지 않거나 등록운임을 집행하지 않는 경우에도 2만 위엔 이상 10만 위엔 이하의 벌금을 부과하게 된다(제49조).

## 법률책임(국제해운조례 제6장)(계속)

구 분		내 용
제54조	불법경영에 대한 처벌	- 불법으로 중국 항구에서 국제 해상운송 경영활동 및 국제 해상운송과 관련된 보조성 경영활동에 종사하여 국제해상운송질서를 문란케 하였을 경우 형법 불법경영죄 규정에 의거 형사책임을 추궁함
제55조	주관기관 인원에 대한 처벌	- 주관 기관 인원이 다음과 같은 경우에 해당하여 결과가 심각하거나 형법에 저촉될 경우 형법의 직권남용죄 혹은 기타 규정에 의거 형사책임을 추궁하며, 형사처벌이 불가능할 경우 법에 의거 행정처분을 함 . (1) 본 조례 조건에 부합하는 신청자에게 심의, 허가, 등기, 등록을 불허하거나 부합되지 않은 신청자에게 심의, 허가, 등기, 등록을 하여주는 경우 (2) 본 조례규정에 의거하지 않고 관리·감독을 하거나 본 조례 규정 위반사항을 발견하고도 경영자격을 취소하거나 혹은 위법행위에 대해 조사하지 않은 경우 (3) 심의, 허가, 등기, 등록을 하지 않은 경영활동을 발견하고도 즉시 제재를 취하지 않거나 혹은 보고 후 법에 의거 처리하지 않은 경우

그리고 선하증권을 등록하지 않거나 보증금을 납부하지 않은 경영자가 국제선박운송경영자와 체결한 협의운임에 대해서는 교통주관기관이 경고조치하고 2만 위엔 이상 10만 위엔 이하의 벌금을 부과한다(제51조). 또한 국무원 교통주관기관의 허가를 받지 않고 상주사무소를 설치하는 경우에 대해서도 2만 위엔 이상 10만 위엔 이하의 벌금을 부과한다(제52조). 또한 교통주관기관의 조사활동을 거부하거나 자료의 은폐 또는 허위보고의 경우에도 2만 위엔 이상 10만 위엔 이하의 벌금을 부과한다(제53조).

## (4) 기타 의법 처벌 및 형사처벌

본 조례 제27조에서 규정한 시장질서 문란 행위를 하거나 교통주관기관의 조사에 의한 행정처벌을 위반하는 자에 대해서 교통주관기관이나 가격주관기관, 혹은 공상행정관리부문은 법률 혹은 행정법규에 의거 처벌하게 된다(제50조).

그리고 외국의 국제선박운송경영자 및 국제운송보조업무 경영기업의 상주사무소가 경영활동을 행하는 것에 대해서도 경영활동을 중지시킴과 동시에 법에 의해 처벌하게 된다(제52조). 특히 불법적인 경영활동으로 해상운송질서를 문

란케 하였을 경우에는 형법의 불법경영죄 규정에 의거하여 형사책임을 면할 수 없다(제54조).

이러한 법률적 처벌은 경영자들의 합법적인 권리를 해치는 교통주관기관의 인원에 대해서도 가해진다. 즉 본 조례에 부합하는 심의, 허가, 등기, 등록 등을 불허하거나 본 조례에 부합하지 않는 심의, 허가, 등기, 등록을 하여주는 경우, 그리고 불법적인 관리·감독을 하거나 위반사항 또는 위법행위를 발견하고도 조치를 취하지 않는 경우 등에 대해서는 해당기관의 인원에 대해서 형사책임을 추궁한다(제55조). 형사처벌이 어려운 경우에는 행정처분을 하게 된다.

## 7) 기타 부칙의 내용

해운조례의 제7장(제56조 ~ 제61조)은 홍콩특별행정구, 마카오특별행정구 및 대만에 관한 사항을 규정하고 있으며, 부당한 조치를 취하는 외국에 대한 대응 조치, 기존 경영자들에 대한 보충수속조치, 발효일 등을 명시하고 있다(<표 3-9> 참조).

홍콩, 마카오, 대만지역의 투자자들이 중국내 국제해상운송 및 보조활동에 투자할 경우 본 조례의 적용을 받아야 한다(제56조). 또한 중국에서 홍콩, 마카오, 대만 등으로 연결되는 해상운송사업을 하려면 국무원 교통주관기관의 허가를 받아야 한다(제57조). 특히 중국 내륙과 홍콩 또는 마카오간의 해상운송사업은 국무원 교통주관기관이 본 조례에 의거하여 관리하지만, 중국내륙과 대만간의 해상운송은 국가 관련규정에 의거한다(제58조).<sup>17)</sup>

또한 제59조는 중국의 선사, 선박 혹은 선원에 대해 불평등한 조치를 실하는 것에 대해서 중국은 대등원칙에 근거하여 상응하는 조치를 취한다고 규정하고 있다. 즉 불평등조치를 행하는 외국에 대해 보복조치를 취하겠다는 것이다.

그리고 본 조례 실시이전에 이미 활동하고 있는 경영자들은 본 조례 실시일로부터 60일 이내에 본 조례규정에 의거한 보충수속을 해야한다(제60조). 본 조례를 2002년 1월 1일부터 실시하며 1990년 12월 5일 발표하여 1998년 4월 18

17) 중국내륙과 대만간의 해상운송에 관련한 중국의 규정으로는 “臺灣海峽兩岸間航運管理辦法(교통부, 1996년 8월 19일)”과 “臺灣海峽兩岸間貨物運輸代理業管理辦法(대외무역경제합작부, 1996년 8월 21일)”이 있음. 이 규정의 내용에 대해서는 임종관, 「臺灣海峽 兩岸間 航運管理規定의 影響과 對應方案」, 해운산업연구원, 1996. 12의 부록을 참조.

일 수정했던 “중화인민공화국 해상 국제컨테이너운송관리규정”은 폐지된다(제61조).

<표 3-9>

부칙(제7장)

구 분		내 용
제56조	홍콩, 마카오, 대만의 투자자	- 홍콩특별행정구, 마카오특별행정구 및 대만의 투자자가 중국 내 국제 해상운송업무 및 보조업무에 투자할 경우 본 조례를 적용함.
제57조	중 국 / 홍 콩·마 카 오·대 만 간 운송업무	- 외국 국제해상운송경영자는 국무원 교통주관기관의 허가를 거치지 않고서는 중국내륙/홍콩·마카오간 해상운송업무를 경영할 수 없으며, 중국 내륙과 대만지역간의 직항과 제3지역 경유 노선에서 선박운송업무에 종사할 수 없음
제58조	관리규정	- 중국내륙/홍콩·마카오간 해상운송은 국무원 교통주관기관이 본 조례의 관리방법 규정에 의거함. - 중국내륙/대만간 해상운송은 국가 관련규정에 의거함
제59조	대응조치	- 중화인민공화국 국제해상운송경영자, 선박 혹은 선원에 대해 편견성 금지, 제한 혹은 기타 유사조치를 실시할 경우 중화인민공화국은 대등원칙에 근거 상응하는 조치를 실시함.
제60조	보충수속	- 본 조례 실시 전 이미 국제해상운송 경영활동 및 국제해상운송에 관련한 보조업무 경영활동에 종사한 경우 반드시 본 조례 실시일로부터 60일 이내에 본 조례 규정에 의거 보충수속을 해야함.
제61조	발효일 및 폐지 규정	- 본 조례는 2002년 1월 1일부터 실시하며, 1990년 12월 5일 국무원 발표, 1998년 4월 18일 국무원이 수정 발표한 <중화인민공화국 해상 국제 컨테이너운송 관리규정>은 동시 폐지함.

## 2. 선박인항관리규정

선박인항(도선)관리규정(중국 교통부령 2001년 제10호)은 우리나라의 도선법에 해당되며 2001년 10월 12일 제11차 교통부 상무회의에서 통과되어 11월 20일 공포되었으며 2002년 1월 1일부터 시행되고 있다.

## 1) 구성내용

선박도선관리규정은 총 6장 49조로 구성되어 있다(<표 3-10> 참조). 제1장은 9개 조항으로 구성되어 있는 총칙으로서 규정의 목적·적용대상·용어의 의미, 도선업무 주관기관, 교통부·지방정부·해사관리기구의 도선관리업무, 국가의 도선관리정책, 의무도선신청대상 선박 등에 대해 규정하고 있다.

제2장은 제10조부터 제14조까지이며 도선기관의 설립원칙, 도선기관 설치방안 및 범위, 도선기관의 업무, 도선정보통계업무, 도선관리책임자의 선발, 도선기구의 의무 등에 관한 내용이다.

<표 3-10>

선박도선관리규정의 내용 구성

구 분	조항 구분	주요 내용
제1장	1 ~ 9조	총칙 - 목적, 적용대상, 용어, 도선업무 주관기관, 교통부, 지방정부, 해사관리기구의 도선관리업무, 의무도선신청대상선박
제2장	10 ~ 14조	도선기관 - 설립원칙, 설치방안 및 범위, 업무, 도선정보통계업무, 관리책임자의 선발, 도선기구의 의무
제3장	15 ~ 23조	도선사 - 업무와 의무, 증명서 신청, 구분, 선발, 임명증서의 보존, 도선범위, 대우, 도선시 준수사항, 선박항해 및 관리책임
제4장	24 ~ 42조	도선신청과 실시 - 신청, 신청시 제출자료, 도선사 배치 및 통지, 도선서비스 제공, 예인사용 방법, 도선방안 협의, 도선사의 수, 도선기의 계양, 도선사의 보고의무, 도선의 거절, 일시중지 및 종결조건, 수상안전사고발생시 도선사의 조치, 도선선박의 준수사항, 도선구간, 도선사의 하선, 도선장비, 항만의 조치사항, 부두조건에 대한 자료제출, 도선종결시 업무
제5장	43 ~ 47조	벌칙 - 무허가 도선기관 설립, 도선사의 파견 및 거절, 지연, 항만의 부적절한 조치, 수상교통안전관리감독규정 위반 등
제6장	48, 49조	부칙 - 규정 해석권한 - 시행일자



제3장은 제15조부터 제23조까지이며 도선사의 업무와 의무, 도선사 증명서 신청, 도선사의 구분, 도선사의 선발, 도선사 임명증서의 보존, 도선범위, 도선사의 대우, 도선시 준수사항, 선박항해 및 관리의 책임소재 등의 내용을 포함하고 있다.

제4장은 제24조부터 제42조까지이며 도선신청, 도선신청시 제출자료, 도선사 배치 및 통지, 도선서비스 제공, 예인사용 방법, 도선방안 협의, 도선사의 수, 도선기의 계약, 도선사의 보고의무, 도선의 거절, 일시중지 및 종결조건, 수상 안전사고발생시 도선사의 조치, 도선선박의 준수사항, 도선구간, 도선사의 하선, 도선장비, 항만의 조치사항, 부두조건에 대한 자료제출, 도선종결시 업무 등에 대한 내용이다.

제5장은 제43조부터 제47조까지의 별칙으로서 무허가 도선기관 설립, 도선사의 파견 및 거절, 지연, 항만의 부적절한 조치, 수상교통안전관리감독규정 위반 등 각종 위반사항에 대한 처벌 등에 대해 규정하고 있다. 제6장은 부칙으로서 해석권한 및 시행시작일에 대해 규정하고 있다.

## 2) 총칙(일반원칙)

제1장 총칙은 선박도선에 대한 전반적인 원칙을 나타내고 있다. 제1조에서는 규정제정의 목적을 명시하고 있으며, 제2조는 도선대상선박으로서 중국 연안, 내륙수로, 항만간을 운항하는 선박을 규정하고 있으며, 제3조는 선박도선, 도선지역, 도선사, 선박에 대한 정의를 내리고 있다.

<표 3-11>

중국 선박도선관리규정의 제1장(총칙) 내용

구 분		내 용
제1조	목 적	- 선박도선활동의 규범화 - 국가주권 보호 - 인명 및 재산안전 보장
제2조	도선대상선박	- 중국 연안, 내륙수로, 항만간을 운항하는 선박
제3조	용어 정의	- 선박도선, 도선지역, 도선사, 선박
제4조	도선업무관할	- 교통부 : 국가 - 지방정부 : 관할행정구역 - 장강항무관리국 : 장강지역

## 중국 선박도선관리규정의 제1장(총칙) 내용(계속)

구 분		내 용
제5조	교통부 도선업무	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 국가 도선정책, 규장제정 및 감독실시</li> <li>- 도선지역 확정, 조정 및 대외발표</li> <li>- 도선기관 설치허가, 도선비용 기준 및 관리규정 제정과 감독</li> <li>- 도선업무관리 및 지도</li> <li>- 도선인원 육성, 고시 및 증서발급 등의 관리업무</li> </ul>
제6조	지방정부 등 도선업무	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 도선관련 법률, 법규, 규장, 정책 집행</li> <li>- 도선기관 건설</li> <li>- 도선비용 감독관리</li> <li>- 도선업무 관리 및 협조</li> </ul>
제7조	해사관리기구 도선업무	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 도선관련 법률, 법규, 규장, 정책 집행</li> <li>- 도선관련 안전실시 관리감독</li> <li>- 도선인원 육성, 고시 및 증서발급</li> </ul>
제8조	국가도선정책	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 선진기술 및 과학적 방법을 통한 도선업무수준 제고</li> <li>- 도선업무에 대한 신기술 연구 및 개발 촉진</li> <li>- 도선안전 수준 및 업무효율 향상</li> </ul>
제9조	의무도선신청 대상선박	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 의무신청조건 : 중국 도선지역내 항해 또는 정박, 이동, 하역장 이동</li> <li>- 대상선박               <ul style="list-style-type: none"> <li>·외국적선박</li> <li>·선박의 항해 및 항만시설 안전을 위해 해사관리국, 지방정부 등이 교통부에 제출하여 공포된 중국적선박</li> <li>·법률 및 행정법규 규정에 의해 반드시 도선이 필요한 기타 중국적선박</li> </ul> </li> </ul>

제4조는 교통부, 지방정부, 항무관리국 등의 도선행정관리업무를 관할지역을 규정하고 있으며, 제5조는 교통부의 도선관리업무로 국가 도선정책, 규장제정 및 감독실시, 도선지역 확정, 조정 및 대외발표, 도선기관 설치허가, 도선비용 기준 및 관리규정 제정과 감독실시, 도선업무관리 및 지도, 도선인원 육성, 고시 및 증서발급 등에 관한 내용이다.

제6조는 지방정부의 항만주관기관의 도선관리업무로 도선관련 법률, 법규, 규장, 정책 집행, 도선기관 건설, 도선비용 감독관리, 도선업무 관리 및 협조 등을 규정하고 있으며, 제7조는 해사관리기구의 도선관리업무로 도선관련 법률, 법규, 규장, 정책 집행, 도선관련 안전실시 관리감독, 도선인원 육성, 고시

및 증서발급 등을 규정하고 있다.

또한 제8조는 국가의 도선정책으로서 선진기술 및 과학적 방법을 통한 도선업무수준 제고를 도모하고, 도선업무에 대한 신기술 연구 및 개발촉진을 장려하며 도선안전 수준 및 업무효율 향상에 노력하도록 명시하고 있다. 제9조는 중국 도선지역내 항해 또는 정박, 이동, 하역장 이동의 경우 외국적선박은 선박의 항해 및 항만시설 안전을 위해 해사관리국, 지방정부 및 항만주관기관이 교통부에 제출하여 공포된 중국적선박, 법률 및 행정법규규정에 의해 반드시 도선이 필요한 기타 중국적선박에 대해 반드시 도선신청을 하도록 규정하고 있다.

### 3) 도선기관

제2장 도선기관은 제10~14조에 규정되어 있다. 제10조에서는 도선기관 설립 원칙으로서 ① 외국선박과 반드시 인양신청을 해야 하는 중국적선박에 대해 도선서비스를 제공해야 하거나 도선선박이 연간 600척 이상일 경우 또는 도선지역내 도선기관이 미설치된 경우, ② 도선지역내 반드시 3명 이상의 유효 도선사 임명증서를 취득한 도선인원을 보유하고 있는 경우로 제한하고 있다.

제11조는 도선기관의 설치방안 및 범위로서 시급 지방정부의 항만주관기관이 도선업무 발전 필요성에 근거하여 해사관리기관과 협의하여 신청하며, 성급 지방정부의 항만주관기관은 심의후 교통부에 보고하고 교통부가 이를 허가하게 된다.

제12조는 도선기관의 주요 업무로서 도선업무 규장 및 관리제도 제정, 도선방안 및 도선계획 수립, 도선신청 접수 및 도선서비스 제공, 도선수수료 산정 및 재무관리, 도선사 고용, 육성, 승진, 포상 및 처벌 등 인력관리, 항만, 항로 공정항목에 관한 연구, 국가규정에 의거한 도선정보통계업무 등에 관한 내용이다.

또한 제13조는 도선기관의 책임자는 반드시 도선경험이 풍부하고 관리능력이 우수한 자를 도선사로 선발하도록 하고 있으며, 제14조는 도선기구의 의무로서 도선기구는 지속적으로 도선업무에 대한 서비스 및 업무수준을 제고해야 하며, 도선안전사고에 대한 적절한 조치를 취하도록 명시하고 있다.

&lt;표 3-12&gt;

## 중국 선박도선관리규정의 제2장(도선기관) 내용

구 분		내 용
제10조	도선기관 설립원칙	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 외국선박과 반드시 인양신청을 해야 하는 중국적선박에 대해 도선 서비스를 제공해야 하거나 도선선박이 연간 600척 이상일 경우 또는 도선지역내 도선기관이 미설치된 경우</li> <li>- 도선지역내 반드시 3명 이상의 유효 도선사 임명증서를 취득한 도선인원을 보유하고 있을 경우</li> </ul>
제11조	도선기관 설립방안	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 시급 지방정부의 항만주관기관이 도선업무 발전 필요성에 근거하여 해사관리기관과 협의하여 신청</li> <li>- 성급 지방정부의 항만주관기관은 심의후 교통부에 보고하고 교통부가 이를 허가</li> </ul>
제12조	도선기관 주요업무	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 도선업무 규장 및 관리제도 제정</li> <li>- 도선방안 및 도선계획 수립</li> <li>- 도선신청 접수 및 도선서비스 제공</li> <li>- 도선수수료 산정 및 재무관리</li> <li>- 도선사 고용, 육성, 승진, 포상 및 처벌 등 인력관리</li> <li>- 항만, 항로 공정항목에 관한 연구</li> <li>- 국가규정에 의거한 도선정보통계업무</li> </ul>
제13조	도선사 선발	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 반드시 도선경험이 풍부하고 관리능력이 우수한 자를 도선사로 선발</li> </ul>
제14조	도선기구의 의무	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 지속적으로 도선업무에 대한 서비스 및 업무수준을 제고해야 하며, 도선안전사고에 대한 적절한 조치를 취할 것임</li> </ul>

## 4) 도선사

제3장은 제15~23조로써 도선사에 관한 내용이다. 도선업무에 종사하는 도선사는 반드시 도선사 임명증서를 소지하고 있어야 하며, 관련규정에 의거하여 도선서비스를 제공해야 하며, 도선기관의 배치 및 관리에 복종하여야 한다(제15조).

제16조는 임명증서 신청에 대한 것으로 다음과 조건을 갖춘 자에 한해 임명증서를 신청할 수 있다. 임명증서 신청조건은 중국 국적자, 20세 이상 60세 이하, 신체 건강, 전문대 이상의 항해 및 선박조종관련 학력소지자 및 규정된 전문과정 이수, 중대한 선박교통사고 기록과 선박 및 선원관리규정에 대한 위반 사실이 없을 것 등이다.

제17조는 도선사의 구분으로써 도선사는 보조도선사, 3급도선사, 2급도선사, 1급도선사 및 고급도선사로 구분하되 등급별로 실습기간중인 자는 실습도선사

로 간주한다. 또한 보조도선사는 단독으로 선박을 도선할 수 없으며 실습도선사는 단독으로 실습등급 혹은 실습등급 이상의 선박을 단독으로 운항할 수 없다.

<표 3-13>

중국 선박도선관리규정의 제3장(도선사) 내용

구 분		내 용
제15조	도선사 임명증서	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 도선사는 반드시 도선사 임명증서를 소지</li> <li>- 관련규정에 의거하여 도선서비스를 제공</li> <li>- 도선기관의 배치 및 관리에 복종</li> </ul>
제16조	임명증서 신청조건	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 중국 국적자이며 20세 이상 60세 이하로 신체 건강한 자</li> <li>- 전문대 이상의 항해 및 선박조종관련 학력소지자 및 규정된 전문과 정 이수한 자</li> <li>- 중대한 선박교통사고 기록과 선박 및 선원관리규정에 대한 위반사 실이 없을 것</li> </ul>
제17조	도선사 구분	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 도선사는 보조도선사, 3급도선사, 2급도선사, 1급도선사 및 고급도 선사으로 구분</li> <li>- 등급별로 실습기간중인 자는 실습도선사으로 간주</li> <li>- 보조도선사는 단독으로 선박도선 금지, 실습도선사도 단독으로 실 습등급 혹은 실습등급 이상의 선박을 단독 도선 금지</li> </ul>
제18조	임명증서 취득	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 도선사는 반드시 규정된 훈련, 고시를 거친 후 훈련과정 합격증 및 도선사 임명증서를 취득</li> <li>- 도선사 고시 및 증서발급 관련규정은 교통부가 별도로 제정</li> </ul>
제19조	임명증서 보존	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 도선사 임명증서는 위조, 변조, 매매, 임대, 양도, 도용 금지</li> </ul>
제20조	도선사의 도선범위	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 등급별 도선사의 도선범위는 해사관리기관이 도선지역 항도, 통행 환경, 선박의 척도, 조종특성, 특수선박의 안전요구수준 등을 근거로 시급 지방정부의 항만주관기관과 협의하여 제정</li> </ul>
제21조	도선사의 대우	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 도선기관은 도선사에 대해 전문훈련, 특수훈련과 등급을 제공할 수 있는 각종 훈련, 일정기간의 휴식기간, 선박 항해사 평균수준보다 높은 보수 등의 대우를 제공</li> </ul>
제22조	도선시 행동	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 반드시 피도선선박의 선정과 선원을 존중해야 하며 규정에 따라 복 장 및 신분확인 표지를 착용</li> <li>- 고급도선사는 반드시 주체적 혹은 적극적으로 도선방안 제정에 참여</li> <li>- 3급이상 도선사는 보조 또는 실습도선사의 선박도선을 지도</li> </ul>
제23조	선장의 책임	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 선박이 도선을 받더라도 선장의 선박항해 및 관리에 대한 책임은 해제되지 않음</li> </ul>

제18조는 도선사는 반드시 규정된 훈련, 고시를 거친 후 훈련과정 합격증 및 도선사 임명증서를 취득해야 하며, 도선사 고시 및 증서발급 관련규정은 교통부가 별도로 제정한다.

제19조는 도선사 임명증서는 위조, 변조, 매매, 임대, 양도, 도용할 수 없도록 하고 있으며, 제20조는 등급별 도선사의 도선범위는 해사관리기관이 도선지역의 항도, 통행환경, 선박의 척도 및 조종특성, 특수선박의 안전요구수준 등을 근거로 시급 지방정부의 항만주관기관과 협의하여 제정하고 교통부에 보고하도록 하고 있다.

제21조는 도선사의 대우로서 도선기관은 도선사에 대해 전문훈련, 특수훈련과 등급을 제공할 수 있는 각종 훈련, 일정기간의 휴식기간, 선박 항해사 평균수준보다 높은 보수 등의 대우를 제공하여야 한다.

제22조는 도선사의 도선시 행동으로서 반드시 피도선선박의 선정과 선원을 존중해야 하며 규정에 따라 복장 및 신분확인 표지를 착용해야 한다. 또한 고급도선사는 반드시 주체적 혹은 적극적으로 도선방안 제정에 참여해야 하며, 3급 이상의 도선사는 보조 또는 실습도선사의 선박도선을 지도하도록 하고 있다.

제23조는 선장의 책임으로서 선박이 도선을 받더라도 선장의 선박항해 및 관리에 대한 책임은 해제되지 않는다고 명시하고 있다.

## 5) 도선신청 및 실시

제4장 도선신청 및 실시는 제24~42조에 규정되어 있다. 제24조는 도선신청에 대한 것으로 도선신청 선박 또는 기타 대리인은 반드시 도선기관에 도선신청서를 제출해야 하며, 선박 스스로 도선사를 초빙하거나 비도선사가 도선을 할 수 없으며, 선박이 항만을 출입하거나 혹은 이동에 대한 도선을 신청하거나 혹은 변경할 경우 시급 지방정부 항만주관이 규정한 시간내에 도선기관에 신청해야 한다.

제25조는 도선신청시 제출서류로서 도선신청 선박이나 대리인은 ① 선박회사명칭, 선박명(영문, 중문), 국적, 선박명, ② 선박종류, 길이, 넓이, 흘수, 수면 이상의 최대고도, 적재톤수, 총톤수, 순톤수, 주기관 및 추진기 종류, 마력 및 속도, ③ 적재화물의 종류와 수량, ④ 항만 출입 혹은 이동시간과 지점계획,

⑤ 내수 간선항해 선박은 예인방식 및 대형, ⑥ 기타 설명이 필요한 사항 등에 관한 자료를 도선기관에 제출하도록 되어 있다.

제26조는 도선기관은 도선신청 접수후 반드시 임명증서를 소지한 도선사를 배치하고 신청인에게 도선방안을 통지하도록 하고 있다. 제27조는 도선기관은 선박이 제출한 정당한 도선신청을 반드시 접수하고 도선서비스를 제공하여야 하며 고의로 지연 또는 거절할 수 없도록 되어 있다. 다만 특수도선작업이 필요한 선박에 대해 도선기관은 도선방안을 제정하고 이를 시급 지방정부 항만 주관기관과 해사관리국에 보고·허가후 실시해야 한다.

제28조는 예인사용방법에 대한 것으로 도선기관은 선박현황 및 항해조건을 근거로 합리적인 예인사용방법을 제정해야 하며, 피도선선박은 이러한 예인사용방법에 따라 예인준비를 하거나 예인기관에 예인준비를 위탁할 수 있으며, 이때 위탁에 대한 비용을 지불하여야 한다. 제29조는 도선사와 선장의 도선방안 협의를 규정한 것으로 도선사는 승선후 피도선선박의 선장에게 도선방안을 설명하도록 하고, 선장은 도선사에게 선박의 조작기능 및 기타 도선업무와 관련된 상황을 설명하여야 한다.

제30조는 복수의 도선사 승선시 책임자를 규정한 것으로 1차도선중 동시에 2명 이상의 도선사가 승선할 경우 도선기관은 그중 1인을 도선책임자로 지명하도록 하고 있다. 제31조는 도선기 계양에 대한 것으로 피도선선박은 도선사의 선박도선중에는 반드시 도선기를 계양해야 하며, 비도선시에는 도선기를 계양하지 못한다.

제32조는 도선사의 의무로서 도선사는 성실히 도선해야 하며 규정에 따라 해사관리기관에 도선선박의 상황을 보고해야 하며, 해난사고, 오염사고 혹은 위법행위 발견시 즉시 해사관리기관에 보고하여야 한다.

제33조는 도선의 거절 및 중지조건에 대한 것으로 도선사는 다음과 같은 경우 도선을 거절, 일시중지 또는 종결할 수 있으며 이를 해사관리기관에 보고해야 한다. 또한 이러한 조건에는 기상 혹은 해상환경 악화, 피도선선박이 항해할 수 없을 경우, 수심이 부족한 경우, 피도선선박의 도선계단과 조명이 안전규정에 부적합한 경우, 도선사의 신체적 조건으로 지속적인 선박도선이 곤란할 경우, 기타 도선에 부적합한 원인이 발생한 경우 등이 있다. 그리고 도선사는 상술한 사항에 대해 결정하기 전에 반드시 피도선선박의 선장에게 이를 통지해야 하며 또한 피도선선박의 안전한 배치(선박도선 및 안전과 기타 선박의 안

전운행, 정박 혹은 작업지점을 포함)를 해야 한다.

제34조는 안전사고 발생시 도선사의 조치사항으로서 도선사는 도선과정중 수상안전사고가 발생할 경우 ① 사고손실을 감소시키는 데에 유효한 조치, ② 도선기관 및 해사관리기관에 보고, ③ 수상안전사고에 대한 조사접수 및 협조의 조치를 취하도록 하고 있다.

제35조는 예인선의 도선규정으로서 예인선을 도선할 경우 예인선은 반드시 도선사의 지휘에 복종해야 하며, 도선사과의 통신연락을 지속적으로 유지하도록 하고 있다. 또한 도선사는 예인선의 안전에 주의를 기울여야 한다.

제36조는 선박의 준수사항으로 ① 국제해상인명안전공약(1974)의 규정에 의거 도선사에게 편의를 제공하고 안전하게 승·하선할 수 있는 설비를 제공하고 이에 필요한 조치를 할 것, ② 도선사의 업무편의를 위해 도선사에게 협조, ③ 도선사의 도선관련 질문에 응답하고 위험 및 선박안전에 위한 상황 이외에는 도선사의 지시를 준수, ④ 조정간을 이탈시 반드시 대리조정자를 지명하고 이를 도선사에게 통지하는 한편 조속히 원상태를 회복, ⑤ 도선사의 지휘로 인해 선박의 안전이 위협받을 경우 선장은 도선사의 지휘의 개정과 도선기관에 도선사의 교체를 요구할 수 있으며 이를 해사관리기관에 보고 등이 있다.

<표 3-14>

**중국 선박도선관리규정의 제4장(도선신청 및 실시) 내용**

구 분		내 용
제24조	도선신청	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 도선신청 선박 또는 기타 대리인은 반드시 도선기관에 도선신청서를 제</li> <li>- 선박 스스로 도선사를 초빙 또는 비도선사의 도선금지</li> <li>- 선박이 항만을 출입 또는 이동에 대한 도선을 신청하거나 혹은 변경할 경우 시급 지방정부 항만주관이 규정한 시간내에 도선기관에 신청</li> </ul>
제25조	임명신청 제출서류	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 선박회사명칭, 선박명(영문, 중문), 국적, 선박명</li> <li>- 선박종류, 길이, 넓이, 흘수, 수면이상의 최대고도, 적재톤수, 총톤수, 순톤수, 주기관 및 추진기 종류, 마력 및 속도</li> <li>- 적재화물의 종류와 수량</li> <li>- 항만 출입 혹은 이동시간과 지점계획</li> <li>- 내수 간선항해 선박은 예인방식 및 대형</li> <li>- 기타 설명이 필요한 사항</li> </ul>
제26조	도선사배치와 도선방안통지	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 도선기관은 도선신청 접수후 반드시 임명증서를 소지한 도선사를 배치하고 신청인에게 도선방안을 통지</li> </ul>



## 중국 선박도선관리규정의 제4장(도선신청 및 실시) 내용(계속)

구 분		내 용
제27조	도선서비스 제공	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 도선기관은 선박이 제출한 정당한 도선신청을 접수하고 도선서비스를 제공해야 하며 고의로 지연 또는 거절을 금지</li> <li>- 다만 특수도선작업이 필요한 선박에 대해 도선기관은 도선방안을 제정하고 이를 시급 지방정부 항만주관기관과 해사관리국에 보고·허가후 실시</li> </ul>
제28조	예인사용방법	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 도선기관은 선박현황 및 항해조건을 근거로 합리적인 예인사용방법을 제정</li> <li>- 피도선선박은 이에 따라 예인준비를 하거나 예인기관에 예인준비를 위탁할 수 있으며, 이때 위탁에 대한 비용을 지불</li> </ul>
제29조	도선방안 협의	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 도선사는 승선후 피도선선박의 선장에게 도선방안을 설명</li> <li>- 선장은 도선사에게 선박의 조작기능 및 기타 도선업무와 관련된 상황을 설명</li> </ul>
제30조	도선책임자	- 도선기관은 1차도선중 동시에 2명 이상의 도선사가 승선했을 경우 그중 1인을 도선책임자로 지명
제31조	도선기 계양	- 피도선선박은 선박도선중에 반드시 도선기를 계양해야 하며, 비도선시에는 도선기의 계양을 금지
제32조	도선사의 의무	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 도선사는 성실히 도선해야 하며 규정에 따라 해사관리기관에 도선선박의 상황을 보고</li> <li>- 해난사고, 오염사고 혹은 위법행위 발견시 즉시 해사관리기관에 보고</li> </ul>
제33조	도선불가조건	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 도선사는 다음과 같은 경우 도선불가(거절, 일시중지 및 종결)할 수 있으며 이를 해사관리기관에 보고</li> <li>- 도선불가(거절, 일시중지, 종결)조건 <ul style="list-style-type: none"> <li>• 기상 혹은 해상환경 악화</li> <li>• 피도선선박이 항해할 수 없을 경우</li> <li>• 수심이 부족한 경우</li> <li>• 피도선선박의 도선계단과 조명이 안전규정에 부적합</li> <li>• 도선사의 신체조건으로 지속적인 선박도선이 곤란할 경우</li> <li>• 기타 도선에 부적합한 원인이 발생한 경우</li> </ul> </li> <li>- 도선사는 도선불가를 결정하기 전에 반드시 피도선선박의 선장에게 이를 통지하는 한편 피도선선박의 안전한 배치(선박도선 및 안전과 기타 선박의 안전운행, 정박 혹은 작업지점 포함)를 수행</li> </ul>
제34조	사고발생시 도선사의 조치사항	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 사고손실을 감소시키는 데에 유효한 조치</li> <li>- 도선기관 및 해사관리기관에</li> <li>- 수상안전사고에 대한 조사접수 및 협조</li> </ul>

## 중국 선박도선관리규정의 제4장(도선신청 및 실시) 내용(계속)

구 분		내 용
제34조	사고발생시 도선사의 조치사항	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 사고손실을 감소시키는 데에 유효한 조치</li> <li>- 도선기관 및 해사관리기관에</li> <li>- 수상안전사고에 대한 조사접수 및 협조</li> </ul>
제35조	예인선 도선	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 예인선은 반드시 도선사의 지휘에 복종해야 하며, 도선사와 통신 연락을 지속적으로 유지</li> <li>- 도선사는 예인선의 안전에 주의</li> </ul>
제36조	선박의 준수사항	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 국제해상인명안전공약(1974)의 규정에 의거, 도선사에게 편의 및 안전한 승·하선설비를 제공하고, 이에 필요한 조치 수행</li> <li>- 도선사의 업무편의를 위해 도선사에게 협조</li> <li>- 도선사의 질문에 응답하고 위험 및 선박안전을 위한 상황 이외에는 도선사의 지시를 준수</li> <li>- 조정간을 이탈시 반드시 대리조정자를 지명하고 이를 도선사에게 통지하는 한편 조속히 원상태를 회복</li> <li>- 도선사의 지휘로 인해 선박의 안전이 위협받을 경우 선장은 도선사의 지휘의 개정과 도선기관에 도선사의 교체를 요구할 수 있으며 이를 해사관리기관에 보고</li> </ul>
제37조	도선구간 및 하선	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 도선사는 도선지점부터 도착지점까지 도선</li> <li>- 하선시 반드시 선장 혹은 대리자에게 하선상황을 정확히 접수시켜고 쌍방이 안전상황을 확인한 후에 하선</li> </ul>
제38조	도선사의 하선불가시 조치	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 기상 혹은 해상의 악화로 도선사가 선박을 하선할 수 없을 경우 선장은 합리적인 대우를 취하거나 또는 도선사가 안전하게 하선할 수 있는 지점으로 선박을 정박</li> <li>- 다만 이러한 경우 반드시 해사관리기관의 동의를 필요</li> </ul>
제39조	도선장비	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 도선기관, 선박, 예인선은 수시로 도선사와 연락할 수 있도록 반드시 필요한 통신기기 혹은 기재를 구비</li> </ul>
제40조	항만의 조치사항	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 선석의 정박등급을 접안선박의 상응하는 등급과 부합되도록 하고 선석보호시설을 구비</li> <li>- 선석은 충분한 수심을 확보하고 장애물을 제거</li> <li>- 선석 유효길이는 접안선박연장의 최소 120%로 하고, 접안선박의 연장이 100m 이하일 경우 20m를 추가</li> <li>- 선박의 접안 및 이탈 30분전에 반드시 도선사의 요구에 따라 하역 장비, 화물, 기타시설 등을 안전한 곳으로 이동</li> <li>- 접안원은 선박의 접안 및 이탈 30분전에 현장에 도착하여 도선사와 연락을 취해야 하며 정확한 접안신호를 표시</li> <li>- 선박이 야간에 접안 및 이탈할 경우 부두에 충분한 조명시설 확보</li> <li>- 선박접안조건에 일시적인 변화가 생길 경우 이를 도선사에게 통지</li> </ul>

## 중국 선박도선관리규정의 제4장(도선신청 및 실시) 내용(계속)

구 분		내 용
제41조	부두조건 자료 제출	- 신규 건설된 부두를 사용하기전에 소속부두기관은 반드시 도선기관에 선석 톤급, 정박능력, 수심, 주향로 수심도 등 선박의 접안 및 이탈에 필요한 자료를 제출 - 또한 이미 사용하고 있는 부두에 대해서는 도선기관의 요구에 따라 수심, 주향로 및 전용향로 수심도를 제출
제42조	도선종결	- 도선이 종결되면 선장과 도선사는 반드시 도선증명에 서명 - 피도선선박 혹은 그 대리인은 반드시 도선비용을 지불

제37조는 도선구간 및 하선에 관한 내용이다. 도선사는 반드시 피도선선박을 규정에 의거, 도선지점부터 도착지점까지 도선해야 하며, 또한 하선시 반드시 선장 혹은 대리자에게 하선상황을 정확히 접수시켜야 하며 쌍방이 안전상황을 확인한 후에 하선하여야 한다.

제38조는 기상 혹은 해상의 악화로 도선사가 선박을 하선할 수 없을 경우 선장은 반드시 합리적인 대우를 취하거나 또는 도선사가 안전하게 하선할 수 있는 지점으로 선박을 정박시키도록 하고 있다. 다만 이러한 경우 반드시 해사관리기관의 동의를 얻어야 한다. 제39조는 도선기관, 선박, 예인선은 반드시 필요한 통신기기 혹은 기재를 구비하여 수시로 도선사와 연락할 수 있도록 해야 한다고 명시하고 있다.

제40조는 항만의 조치사항으로써 ① 선석 정박등급을 접안선박의 상응하는 등급과 부합되도록 하고 선석보호시설을 구비, ② 선석은 충분한 수심을 확보하고 장애물을 제거, ③ 선석유효길이는 접안선박연장의 최소 120%이어야 하며, 접안선박의 연장이 100m 이하일 경우 20m를 추가, ④ 선박의 접안 및 이탈 30분전에 반드시 도선사의 요구에 따라 하역장비, 화물, 기타시설 등을 안전한 곳으로 이동, ⑤ 접안원은 선박의 접안 및 이탈 30분전에 현장에 도착하여 도선사와 연락을 취해야 하며 정확한 접안신호를 표시, ⑥ 선박이 야간에 접안 및 이탈할 경우 부두에 충분한 조명시설 확보, ⑦ 선박접안조건에 일시적인 변화가 생길 경우 이를 도선사에게 통지 등이 있다.

제41조는 부두조건에 대한 자료제출에 대한 것으로 신규 건설된 부두를 사용하기전에 소속부두기관은 반드시 도선기관에 선석 톤급, 정박능력, 수심, 주향로 수심도 등 선박의 접안 및 이탈에 필요한 자료를 제출해야 한다. 또한 이

미 사용하고 있는 부두에 대해서는 도선기관의 요구에 따라 수심, 주향로 및 전용향로 수심도를 제출해야 한다.

제42조는 도선종결시 업무로서 도선이 종결되면 선장과 도선사는 반드시 도선증명에 서명하고 피도선선박 혹은 그 대리인은 반드시 도선비용을 지불하도록 규정하고 있다.

## 6) 벌칙

제5장 벌칙은 제43~47조에 규정되어 있다. 제43조는 위의 제11조 규정을 위반하여 허가없이 도선기관을 설립하였을 경우, 시급 지방정부 항만주관기관 혹은 장강항무관리국은 위법행위의 수정을 명령하고 단독으로 설립된 도선기관에 대해 3만위안 이하의 벌금을 부과하도록 하고 있다.

<표 3-15>

중국 선박도선관리규정의 제5장(벌칙) 내용

구 분		내 용
제43조	도선기관 단독설립	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 허가없이 도선기관을 설립하였을 경우</li> <li>· 시급 지방정부 항만주관기관 혹은 장강항무관리국은 위법행위의 수정을 명령</li> <li>· 단독설립된 도선기관에 대해 3만위안 이하의 벌금을 부과</li> </ul>
제44조	도선사의 파견거절 및 지연 등	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 도선기관이 도선사를 파견하지 않거나 혹은 거절, 지연 및 책임도선사를 지정하지 않았을 경우</li> <li>· 시급 지방정부 항만주관기관 혹은 장강항무관리국은 위법행위에 대해 개선을 명령하고 1만위안의 벌금을 부과</li> </ul>
제45조	항만의 조치사항 태만	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 항만이 피도선선박의 정박 및 이탈에 대한 및 배치를 하지 않거나 도선기관에 관련된 자료를 제공하지 않았을 경우</li> <li>· 시급 지방정부 항만주관기관 혹은 장강항무관리국은 위법행위에 대해 개선을 명령하고 1만위안의 벌금을 부과</li> </ul>
제46조	수상교통안전 감독관리규정 위반	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 수상교통안전 감독관리규정을 위반하였을 경우 해사관리기관은 국가 관련규정에 위거 행정처벌을 실시</li> </ul>
제47조	직무유기, 직권남용, 범죄	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 선박도선과 관련된 당사자들이 결탁하거나 직무유기 및 직권남용을 하였을 경우 법에 따라 행정처벌을 하고, 범죄를 하였을 경우 형사처벌</li> </ul>

제44조는 위의 제26조, 제27조, 제30조 규정을 위반하여 도선기관이 임명된 도선사를 파견하지 않거나 혹은 거절, 지연 및 책임안항원을 지정하지 않았을 경우, 시급 지방정부 항만주관기관 혹은 장강항무관리국은 위법행위에 대해 개선을 명령하고 1만위안의 벌금을 부과하도록 하고 있다.

제45조는 위의 제40조, 제41조 규정을 위반하여 항만이 규정에 따라 피도선 선박의 정박 및 이탈에 대한 및 배치를 하지 않거나 도선기관에 관련된 자료를 제공하지 않았을 경우, 시급 지방정부 항만주관기관 혹은 장강항무관리국은 위법행위에 대해 개선을 명령하고 1만위안의 벌금을 부과하도록 하고 있다.

제46조는 위의 수상교통안전 감독관리규정을 위반하였을 경우 해사관리기관은 국가 관련규정에 의거 행정처벌을 실시하도록 하고 있다. 제47조는 선박도선과 관련된 당사자들이 결탁하거나 직무유기 및 직권남용을 하였을 경우 법에 따라 행정처벌을 하고 범죄를 하였을 경우 형사처벌하도록 하고 있다.

## 7) 부칙

제6장 부칙은 제46, 제47조로 되어 있다. 제46조는 본 규정에 대한 해석권한이 중국 교통부에 있다고 규정하고 있으며, 제47조는 본 규정이 2001년 1월 1일부터 시행됨을 명시하고 있다.

## 3. 외국투자국제화운대리업관리규정

### 1) 구성내용

외국투자국제화운대리업관리규정(국제화운대리업은 우리나라의 국제복합운송주선업에 해당 : 이하 국제복합운송주선업)은 중국 대외무역경제합작부(이하, 外經務部)가 공포한 규정으로 동규정의 공포로 인해 외경무부가 1996년 9월 9일 공포한 「외국투자국제화물송운대리기업심사인가규정」(외국투자국제복합운송주선기업심사인가규정)은 폐지되었다. 동규정의 구성을 보면 제1조는 목적, 제2조는 정의로서 총칙의 성격을 갖고 있으며, 본문으로서 제3~15조의 13개 조항이 있고, 부칙의 성격을 갖는 제16조(시행일)가 있다.

## 2) 목적과 정의

제1조는 규정의 목적으로서 중국의 국제복합운송주선업의 건전한 발전을 촉진하고, 외국투자국제복합운송주선기업의 설립 및 경영을 규범화하기 위해서, 국가의 외국투자기업에 관한 사항을 「중국국제화물운송대리업관리규정」에 의하여 규정을 제정하였다.

제2조에서는 외국투자국제복합운송주선기업을 외국의 투자자가 중외합변, 중외합작 및 외자 100%의 형식으로 설립하여 수출입화물의 수하인이나 송하인의 위탁을 받아, 수탁인 또는 자기의 명의로, 위탁인을 위하여 국제화물운송 및 이와 관련되는 업무를 수행하여, 이에 따른 서비스의 대가로 보수를 받는 외국투자기업이라고 정의하고 있다.

<표 3-16> 외국투자국제복합운송주선업관리규정의 목적과 정의

구 분		내 용
제1조	제정목적	- 중국의 국제복합운선업의 건전한 발전을 촉진하고, 외국투자국제복합운선기업의 설립 및 경영을 규범화
제2조	정의	- 외국투자국제복합운송주선기업 : 외국투자자가 중외합변, 중외합작 및 외자 100%의 형식으로 설립하여, 수출입화물의 수하인이나 송하인의 위탁을 받아, 수탁인 또는 자기의 명의로, 위탁인을 위하여 국제화물운송 및 이와 관련되는 업무를 수행하여, 이에 따른 서비스의 대가로 보수를 받는 외국투자기업을 의미

## 3) 회사설립 조건 및 형태

제3조는 심사·인가 및 관리기관에 대한 것으로 중국 대외무역경제합작부(이하 外經貿部라 한다)와 그 수권기관이 국제복합운송주선기업의 심사 및 인가와 관리를 담당한다고 규정되어 있다. 제4조는 외국투자기업의 형태에 대한 것으로 ① 외국투자자는 합변, 합작, 외자 100%방식으로 중국역내에 외국투자국제복합운송주선기업을 설립할 수 있으며, ② 외자비율이 높은 중외합변, 중외합작 국제화물대리기업, 외자 100%의 국제복합운송주선기업의 설립을 신청할 수 있는 시기는 국무원 대외경제무역행정 주관부서가 별도로 공표한다. 다만 그 이전에 외국기업이 설립하는 중외합변, 중외합작의 국제복합운송주선기업의 중

중국 출자자의 출자비율은 50% 이상이어야 한다.

<표 3-17> **외국투자국제복합운송주선기업의 설립조건 및 형태**

구 분		내 용
제3조	심사·인가 및 관리기관	- 외경무부(外經貿部) 및 그 수권기관이 국제화운대리기업의 심사 및 인가와 관리를 담당
제4조	외국투자기업 형태	- 외국투자자는 합변, 합작, 외자 100% 방식으로 중국역내에 외국 투자국제복합운송주선기업을 설립 - 외자비율이 높은 중외합변, 중외합작 국제복합운송주선기업, 외자 100%의 국제복합운송주선기업 설립을 신청할 수 있는 시기는 국무원 대외경제무역행정 주관부서가 별도로 공표 - 다만 그 이전에 외국기업이 설립하는 중외합변, 합작의 국제복합운송주선기업의 중국측 출자자의 출자비율은 50% 이상
제5조	설립요건	- 중국측의 최소 1개사는 국제복합운송주선업무에 1년이상 종사한 국제복합운송주선기업, 또는 수출입경영권을 취득하고 1년이된 기업, 또는 관련 교통운수업이나 창고업을 1년이상 경영하고 있는 기업으로서 중국측 경영자의 제1주주일 것, - 외국측 공동경영자의 최소 1개사는 국제복합운송주선업무를 적어도 3년이상 경영한 기업으로 외국측의 제1주주일 것 - 중외공동경영자중에 신청일전 3년 이내에 업계규정을 위반한 행위가 없을 것
제6조	경영자가 될수 없는 기업	- 부두, 항만, 공항 등 복합운송주선 행위에 불공정한 경쟁을 유발할 우려가 있는 기업
제7조	동일기업의 중복투자 제한	- 동일한 외국측 공동경영자가 중국 역내에서 국복합운송주선기업에 투자하고, 그 경영이 2년을 경과하지 아니한 경우에는 제2의 국제복합운송주선기업의 투자, 설립을 제한
제8조	설립요건	- 등록자본금이 최소한 미화 100만달러 - 국제화운대리업무에 3년이상 종사한 업무요원이 5명이상 - 고정한 영업장소 확보 - 필요한 통신, 운송, 하역, 포장 등 영업시설 구비

제5조는 설립요건에 대한 것으로 외국투자국제복합운송주선기업의 설립을 신청하는 중외의 경영자는 ① 중국측의 적어도 1개사는 국제복합운송주선업무에 1년 이상 종사하고 있는 국제복합운송주선기업, 또는 수출입경영권을 취득하고 1년이 된 기업, 또는 관련되는 교통운수업이나 창고업을 1년 이상 경영하고 있는 기업으로서 중국측의 경영자가 제1주주일 것, ② 외국측 공동경영자의

적어도 1개사는 국제복합운송주선업무를 적어도 3년 이상 경영하고 있는 기업으로서 외국측의 제1주주일 것, ③ 중외공동경영자중에 신청일전 3년이내에 업계규정을 위반한 행위가 없을 것 등의 조건을 구비하여야 한다.

제6조는 경영자가 될 수 없는 기업으로 부두, 항만, 공항 등 복합운송주선행위에 불공정한 경쟁을 유발할 우려가 있는 기업은 공동경영자가 될 수 없다고 규정하고 있으며, 제7조는 동일기업의 중복투자를 제한하는 것으로 동일한 외국측 공동경영자(관련기업을 포함한다)가 중국 역내에서 국제복합운송주선기업에 투자하고, 그 경영이 2년을 경과하지 아니한 경우에는 제2의 국제복합운송주선기업을 투자, 설립할 수 없다고 되어 있다.

제8조는 외국투자국제복합운송주선기업을 설립하고자 할 때에는 ① 등록자본금이 적어도 미화 100만달러일 것, ② 국제화운대리업무에 3년 이상 종사한 업무요원이 5명 이상일 것, ③ 고정한 영업장소가 있을 것, ④ 필요한 통신, 운송, 하역, 포장 등 영업시설이 있을 것을 규정하고 있다.

#### 4) 사업의 범위 및 설립신청 요령

제9조는 사업범위로서 사업인가를 받으면 외국투자국제복합운송주선기업은 ① 예약(용선, 항공기 임차, 스페이스 차터), 탁송, 보관 및 창고, 포장, ② 화물하역에의 입회, 컨테이너 뱅킹 및 디뱅크, 브레이크 벌크, 환적 및 관련되는 단거리 운송서비스, ③ 통관신고, 상품검사신고, 동식물검역신고, 보험, ④ 통관서류의 작성, 운임의 지급과 정산 및 잡비의 지급, ⑤ 국제박람회, 개인물품 및 국경통과화물의 운송대리, ⑥ 국제복합일관운송, 컨테이너 운송(LCL 컨테이너를 포함한다), ⑦ 국제 쿠리어서비스(개인서신은 제외한다), ⑧ 컨설팅 및 기타 국제화운대리업무 등에 대해 전부 또는 일부를 수행할 수 있다. 또한 국제쿠리어사업을 신청할 때에는 다른 요건을 구비하는 외에 주요한 공동경영자중에 국제쿠리어 업무에 종사할 자질이 있는 기업이 포함되어 있어야 한다. 특히 국제복합일관운송업에 종사하고자 할 경우에는 ① 국제복합운송주선업무에 3년 이상 종사하였을 것, ② 상응하는 국내외 대리 네트워크를 보유하고 있을 것, ③ 외경무역부에 등록한 국제복합운송증권을 보유하고 있을 것 등의 요건을 갖추어야 한다.



&lt;표 3-18&gt;

## 외국투자국제복합운송주선기업의 사업범위 및 설립신청 요령

구 분		내 용
제9조	사업범위	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 인가획득시(다음의 전부 또는 일부) <ul style="list-style-type: none"> <li>•예약, 탁송, 보관 및 창고, 포장</li> <li>•화물하역 입회, 컨테이너 뱅킹 및 디뱅크, 브레이크 벌크, 환적 및 관련되는 단거리 운송서비스</li> <li>•통관신고, 상품검사신고, 동식물검역신고, 보험</li> <li>•통관서류의 작성, 운임의 지급과 정산 및 잡비의 지급</li> <li>•국제박람회, 개인물품 및 국경통과화물의 운송대리</li> <li>•국제복합일관운송, 컨테이너운송(LCL 컨테이너를 포함)</li> <li>•국제 쿠리어서비스(개인서신은 제외)</li> <li>•컨설팅 및 기타 국제복합운송주선업무</li> </ul> </li> <li>- 국제쿠리어사업을 신청할 때에는 주요한 공동경영자중에 국제쿠리어 업무에 종사할 자질이 있는 기업이 포함</li> <li>- 국제복합일관운송업의 요건 <ul style="list-style-type: none"> <li>•국제복합운송주선업무에 3년 이상 종사</li> <li>•상응하는 국내외 대리 네트워크를 보유</li> <li>•외경무역부에 등록한 국제복합운송증권을 보유</li> </ul> </li> </ul>
제10조	신청서 및 첨부서류	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 외경무부(外經貿部)에 설립을 신청하고, 외경무부와 수권기관의 심사를 거쳐 통과되면 설립이 인가되며, 「외국투자기업인가서」와 「국제복합운송주선업인가서」를 교부</li> <li>- 외국투자국제복합운송주선기업의 설립신청시 제출서류 <ul style="list-style-type: none"> <li>•신청서, F·S 보고, 계약 및 규약</li> <li>•이사회 구성인원의 명단 및 주요약력</li> <li>•공사부문이 발급한 기업명칭사용사전인가통지서</li> <li>•투자자 소속국 또는 지역의 법적증명문서 및 자본신용증명문서</li> <li>•기업의 영업장소증명</li> <li>•심사, 인가기관이 요구하는 기타 필요한 문서</li> </ul> </li> </ul>

제10조는 신청서와 첨부서류에 대한 것으로 외국투자국제복합운송주선기업을 설립하기 위해서는, 국가의 현행 외국투자기업에 관한 법률 및 규칙이 규정하는바에 따라 외경무부(外經貿部)에 신청하고, 외경무부 및 수권기관의 심사를 거쳐 통과되면 설립이 인가되며, 「외국투자기업인가서」와 「외국투자국제복합운송주선업인가서」를 교부한다. 외국투자국제복합운송주선기업의 설립을 위해서는 다음과 같은 구비서류를 제출하여야 한다. 다음의 구비서류에는 ① 신청서, ② F·S 보고, ③ 계약 및 규약, ④ 이사회 구성인원의 명단 및 주요약력, ⑤ 공사부문이 발급한 기업명칭사용사전인가통지서, ⑥ 투자자 소속국

또는 지역의 법적증명문서 및 자본신용증명문서, ⑦ 기업의 영업장소증명, ⑧ 심사, 인가기관이 요구하는 기타 필요한 문서가 포함된다.

### 5) 외국투자국제복합운송주선기업의 경영조건

제11조는 외국투자국제복합운송주선기업의 경영기간은 일반적으로 20년을 초과하지 아니한다고 되어 있으며, 제12조는 지점의 설치에 대한 것으로 ① 외국투자국제복합운송주선기업이 정식으로 개업하고 만 1년이 경과하고, 또 공동경영자 쌍방의 출자가 모두 불입된 후에는, 국내의 다른 지방에 지점을 설치할 수 있다. 지점의 업무범위는 본사의 업무범위 내로 한정되고, 본사가 연대책임을 진다. 외국투자국제복합운송주선기업이 자국제복합운송주선업무에 종사하는 지점 하나를 설립할 때마다 미화 12만달러를 증자하는 것으로 하고, 허위의 출자, 자본금 증가의 기피 등 위법행위에 의하여 심사, 인가기관을 기만하여 지점설치의 인가를 받은 때에는 관련법규에 의하여 처벌하는 외에, 심사, 인가기관은 당해 지점의 「국제복합운송주선업인가서」를 취소한다. ② 지점설립신청은 외경무부에 하고, 외경무부 또는 수권기관은 지점설치예정지점을 관할하는 외경무부문의 동의를 받은 후 인가한다. 외국투자국제복합운송주선기업이 지점을 설치하기 위해서는 ① 지점을 설치할 예정지의 외경무부문의 동의서, ② 이 사회의 지점설치 및 증자에 관한 결의, ③ 증자와 관련된 공동경영계약, 규약의 수정계약내용, ④ 기업의 경영현황과 지점설치이유, F·S 보고, ⑤ 기업출자 불입보고, ⑥ 지점의 운영요원 및 영업장소증명서류, ⑦ 기타 심사, 인가기관이 요구하는 서류를 제출하여야 한다.

제13조는 관련법률 및 규칙의 준수에 대한 규정으로 외국투자국제복합운송주선기업은 국가의 외국투자기업의 관련법률, 규칙 및 「중국외국투자국제복합운송주선업관리규정」, 동 실시세칙 등 관련법규를 엄격히 준수하여야 하며, 이를 위반한 때에는 당해 법규가 정하는바에 따라 행정처벌을 부과한다.

제14조는 관련단체 가입의 권고로서 외국투자국제복합운송주선기업이 중국국제복합운송주선업협회, 중국외국투자기업협회 등의 민간단체 및 업종단체에 가입하여, 적극적으로 이러한 단체의 지도, 감독을 받을 것을 권고한다. 제15조는 홍콩, 마카오, 대만기업에의 적용규정으로 홍콩, 마카오, 대만의 공사(公司)나 기업이 본토에서 국제화운대리기업을 투자, 설립하고자 할 때에는 이 규정을 준용한다.

&lt;표 3-19&gt;

## 외국투자국제복합운송주선기업의 경영조건

구 분		내 용
제11조	경영기간	- 일반적으로 최대 20년
제12조	지점 설치	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 정식 개업후 만 1년이 경과하고, 공동경영자 쌍방의 출자가 모두 불입된 후에는, 국내의 다른 지방에 지점설치 허용</li> <li>- 지점의 업무범위는 본사의 업무범위내로 한정되고, 본사가 연대책임</li> <li>- 지점 1개를 설립할 때마다 미화 12만불을 증자</li> <li>- 허위출자, 자본금증자 기피 등 위법행위를 통해 심사·인가기관을 기만하여 지점설치의 인가를 받은 때에는 관련법규에 의하여 처벌하는 동시에 당해 지점의 「국제복합운송주선업인가서」를 취소</li> <li>- 지점설립 신청은 외경무부에 하고, 외경무부 또는 수권기관은 지점설치예정지점을 관할하는 외경무부의 동의를 받은 후 인가.</li> <li>- 지점설립 신청서류 <ul style="list-style-type: none"> <li>·지점을 설치할 예정지의 외경무부문의 동의서</li> <li>·이사회의 지점설치 및 증자에 관한 결의</li> <li>·증자와 관련된 공동경영계약, 규약의 수정계약내용</li> <li>·기업의 경영현황과 지점설치이유, F&amp;S 보고</li> <li>·기업출자불입보고</li> <li>·지점의 운영요원 및 영업장소증명서류</li> <li>·기타 심사, 인가기관이 요구하는 서류</li> </ul> </li> </ul>
제13조	관련법률 및 규정준수	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 국제복합운송주선기업은 국가의 외국투자기업의 관련법률, 규칙 및 「중국국제복합운송주선기업관리규정」, 동 실시세칙 등 관련법규를 엄격히 준수</li> <li>- 이를 위반한 때에는 당해 법규가 정하는 바에 따라 행정처벌을 부과</li> </ul>
제14조	관련단체 가입권고	- 국제복합운송주선기업이 중국국제복합운송주선업협회, 중국외국투자기업협회 등의 민간단체 및 업종단체에 가입하여, 적극적으로 이러한 단체의 지도, 감독을 받을 것을 권고
제15조	홍콩, 마카오, 대만기업	- 홍콩, 마카오, 대만의 공사(公司) 및 기업이 본토에서 국제화운대리기업을 투자, 설립할 경우 본 규정을 준용

## 6) 부칙

부칙은 제16조로서 동규정은 2002년 1월1일부터 시행하며, 외경무부가 1996년 9월 9일에 공포한 「외국투자국제화물송운대리기업심사인가규정」은 동시에 폐지한다고 되어 있다.

## 4. 대외무역항수수료비용규정(항만부문)

대외무역항비용수수료규정은 흔히 “외무비규(外貿費規)”로 부르고 있으며, 외무비규 항만부문은 항만시설사용료, 하역료, 예선료, 도선료, 검수료 등의 요율을 규정하고 있다.

### 1) 요율의 종류 및 결정방식

항만시설사용료는 중앙정부인 교통부가 공표하는 요율로서 여기에는 선박에 부과하는 선박입출항료, 접안료, 정박료와 화물에 부과하는 화물입항료가 있다. 서비스요율에는 도선료, 예선료, 하역료, 라인핸드링료, 해치개폐료 등이 있으며, 이중에서 항만당국이 직접 제공하는 도선료, 예선료 및 하역료는 교통부가 승인하고 있다. 기타 선박에 제공되는 부대서비스로서 검수료가 있으며, 검수료는 관련기업과 선사간의 협의를 통해 결정하고 있다.

### 2) 항만시설사용료

선박입출항료는 선박입출항료는 입항선박의 순톤수(Net Tonnage : NT)를 기준으로 선사에게 부과하는데 부과금액은 NT당 71元이다. 선박입출항료는 입항 및 출항으로 각각 구분하여 부과하고 있다. 선박입출항료의 징수주체는 중앙정부이며 중앙정부는 이를 재원으로 항만시설을 건설하고 있다.

&lt;표 3-20&gt;

항만시설사용료 부과기준

사용료항목	부과대상	부과단위	요율수준(元)
선박입항료	외항선(입항/출항 각각 부과)	NT	0.71
접안료	외항화물선	NT/Day	0.20
	여객선	NT/H	0.15
정박료	해상정박지	NT/Day	0.05
화물입항료	일반컨테이너	수입 20F, 수출 40F	40.00
		수출 20F	20.00
		수입 40F	80.00
	위험물·냉동컨테이너	수입 20F, 수출 40F	80.00
		수출 20F	40.00
		수입 40F	160.00

접안료도 선박의 NT를 기준으로 부과하고 있는데 여기에는 1일 단위로 부과하는 경우와 시간단위로 부과하는 두 가지 경우로 구분된다. 일반화물선에 대해서는 1일 단위, 국제여객선, 급유목적의 접안선박 등 특수선박에 대해서는 시간단위로 부과한다. 일반화물선의 경우 부과금액은 1일·NT당 0.2元으로 되어 있으며, 24시간 미만은 24시간으로 적용하고 있다.

접안료는 부두건설비용을 회수하기 위한 항목이므로 부두운영회사나 항만당국이 부과·징수하며, 정박료는 항만당국이 부과하며 부과기준은 1일·NT당 0.05元이다.

화물입항료는 교통부가 부과하며 품목 및 수출입별로 구분하여 차등 부과한다. 컨테이너의 경우 일반컨테이너, 위험물 및 냉동컨테이너 등으로 구분하여 요율수준을 상이하게 부과한다.

### 3) 예·도선 사용료

도선료는 도선선박의 규모 및 도선거리를 기준으로 부과하고 있다. 또한 도선사에 대한 대기시간에 대해서도 요금을 부과하고 있고 도선사를 승선시킨 상태에서 항내 이동한 경우에도 사용료를 부과하고 있다. 도선료 부과기준은 <표 3-21>에 나와 있는 바와 같다.

&lt;표 3-21&gt;

도선 사용료 부과기준

사용료 항목	부과단위	요율(元)	비고
도선료	NT	0.5	10마일 미만시
	NT/N Mile	0.005	10마일 이상의 거리에 대해 추가부과
	NT	0.16	도크통과시
도선사 승선하여 항만내선박이동료	NT	0.22	항만내
도선사 대기시간료	인/시간	20.00	

&lt;표 3-22&gt;

예선사용료 부과기준

단위 : 元

구 분	1구간	2구간	3구간
A(over 220m)	43,400	48,500	55,600
B(181 ~ 220m)	29,500	36,000	42,200
C(156 ~ 180m)	20,100	29,000	35,200
D(122 ~ 155m)	15,000	28,100	33,100
E(95 ~ 121m)	10,700	14,300	18,400
F(below 95m)	8,800	13,200	17,500

예선사용료는 예선구간 및 예선 크기로 기준으로 부과하고 있다(<표 3-22> 참조). 예선구간은 크게 3구간으로 구분하며 예선크기는 6단계로 구분하며, 컨테이너 전용부두가 있는 張華浜, 君工路, 宝山, 그리고 外高橋 등이 3구간에 속한다. 구간별 예선사용료는 입항 및 출항시 예선사용료를 합한 금액이며, 야간 이용시에도 할증료를 적용하지 않는다.

#### 4) 하역료

중국의 항만하역은 일반적으로 항만당국이 수행하나 항만당국이 직접 항만 노동자를 고용하여 수행하는 것이 아니라 산하에 별도법인을 설립하여 위임하고 있다. 따라서 요율수준에 대해서는 교통부가 직접 승인하고 있다.

그러나 최근 들어 외국 Terminal Operator가 중국항만사업에 참여하여 부두를

개발·운영하고 있는 경우가 증가하고 있다. 이에 따라 항만당국은 이들의 효율결정에 대한 자율성을 인정하면서 공공성을 저해하지 않도록 효율을 신고하게 하고 있다. 따라서 효율수준이 공영부두와 민영부두가 약간 상이하다.

컨테이너 하역료가 포함하는 작업의 범위는 “선박내 컨테이너 라싱~양하~부두내 CY 장치~트럭 상차 혹은 터미널내 CFS 운반~공컨테이너의 부두내 CY 장치” 혹은 그 역의 작업에 이르고 있다. 따라서 이는 우리나라의 컨테이너 터미널 기본료(선내하역 및 CY장치 효율의 합계)에 해당된다.

&lt;표 3-23&gt;

컨테이너 하역요율

기준		THC(元)	서틀료(元)	환적료(元)
20F	FULL	425.5	49.5	659.5
	EMPTY	294.1	49.5	503.0
	위험물/냉동	467.9	53.7	725.2
	냉동 EMPTY	324.1	53.7	502.4
40F	FULL	638.3	74.3	1,002.2
	EMPTY	444.1	74.3	768.6
	위험물/냉동	702.0	82.5	1,088.2
	냉동 EMPTY	486.1	82.5	753.4

다음으로 서틀료도 일반풀컨테이너, 공컨테이너, 위험물, 냉동컨테이너 등 종류에 따라 상이한 요금을 부과되 일반풀컨테이너와 공컨테이너, 위험물과 냉동컨테이너는 요금수준이 동일하다. 또한 환적화물에 대한 하역요율 수준을 보면 일반풀컨테이너, 공컨테이너, 위험물, 냉동컨테이너 등 모든 종류의 컨테이너에 대해 THC보다 평균 40% 이상 높다.

한편 하역요율 수준은 일반컨테이너, 위험물·냉동 컨테이너, 공컨테이너 등 컨테이너의 종류에 따라 상이하며, 컨테이너의 무료장치기간은 4일이다. 한편 하역료에는 라싱비용이 포함되어 있음. 대다수 항만의 경우 라싱비용은 하역료에 포함되어 있다.

특히 텐진항(天津港)에서는 교통부의 효율체계와 별도로 입항선박당 물동량 규모와 관계없이 9,000元을 징수하고 있으나 상해항(上海港), Ningbo항(寧波港), Dalian항(大連港), Qingdao항(青島港) 등에 있어서는 라싱비용이 하역료에 포함되어 있다.

## 5) 기타 서비스 요금

라인핸들링료는 선박규모 및 작업구역(해상/육상)에 따라 부과금액이 상이하  
다. 해치개폐료도 해치개폐 개수를 기준으로 차등 부과하고 있으나 폴컨테이너  
선에 대해서는 해치카바 개수당 75元을 적용하고 있다. 검수료는 20피트에 대  
해서는 12元, 40피트에 대해서는 24元을 각각 부과하고 있으나 검수료는 외무  
비규 항만부문에 나와 있지 않다.

한편 입항선박에 대해 항만건설비를 부과하고 있는 데, 이는 중국 교통부에  
귀속되는 것으로 일반 및 위험물, 냉동화물, 그리고 수출입을 구분하지 않고  
20F, 40F에 동일한 요금을 적용하고 있다. 그리고 CFS 요금은 20F, 40F를 구분  
하지 않고 화물종류별로 12.4元에서 18.6元을 부과하고 있다.

<표 3-24>

기타 서비스요금 부과기준

사용료 항목	부과단위	요금(元)	비고
라인핸들링료	1회당	107.00	2000NT이하(부두)
		159.00	2000NT이하(브이)
		213.00	2000NT이상(부두)
		318.00	2000NT이상(브이)
해치개폐료	해치당	264.00 530.00	2000NT 이하 2000NT 이상
	해치카바개수당	75.00	폴컨선용 특수장비
검수료	20F	12.0	
	40F	24.0	
항만건설비	20F	80.0	적·공, 냉동, 위험물 구분없음.
	40F	80.0	
CFS요금	FULL, EMPTY	12.4	20F, 40F 구분없음.
	냉동	13.5	
	위험물	18.6	

## 6) 항만요금체계의 특징

중국의 항만요금의 대부분을 정부가 승인하고 있다. 중국의 대다수 항만은  
지방자치단체가 관리되고 있으나, 요금은 국가경제전체에 큰 영향을 미치는 것  
으로 간주되어 중앙정부가 직접 개입하고 있다.



접안료는 터미널 운영자가 부과, 징수하고 있다. 즉 접안료수입이 터미널 운영자의 수입으로 되어 있는 것은 터미널 운영자가 당해 부두를 개발하였거나 당해 부두의 운영권을 획득한데 기인하기 때문이다. 그러나 공영부두의 경우는 항만당국이 직접 부과·징수한다.

화물입항료는 항만당국이 부과하며, 항만당국도 이중 50%를 터미널 운영자에게 제공하고 있다. 이것은 민간에게 임대·운영하는 부두에 대해서는 선석건설 및 전면수심의 준설을 당해 터미널 운영자가 담당하고 있기 때문이다.

중국은 법적으로는 근해선사, 원양선사, 중국선사, 외국선사에 대한 차별대우가 없는 것으로 되어 있으나 아직도 차별관행이 지속되고 있다. 상해항의 경우 구터미널(張華浜, 君工路, 宝山)에 기항하는 근해항로 선사에 대해서 신터미널인 外高橋에 기항하는 원양 대형선사보다 도선료, 예선료, 하역료, 라인핸들링료, 정박료, 하역료를 훨씬 높게 부과하고 있다. 또한 중국은 외국선사보다 중국선사를 우대하는 관행이 고착되어 중국선사는 고시요율대로 사용료 및 하역료 등을 부과하나 외국선사에 대해서는 요율 이상의 사용료를 부과하고 있다.

한편 특이한 것은 하역료에 대한 협상요율을 인정하여 중국의 하역료는 2원화된 구조가 되었다는 점이다. 항만당국이 직영하는 공영부두는 중국 정부가 공식요금(Published Tariff)을 승인하여 적용하고 있으나 외국 Terminal Operator가 지분을 참여·운영하고 있는 민영부두에서는 정부의 규정요율을 강제화하지 않으며 이용자와의 협상을 허용하고 있다. 또한 환적화물에 대한 특별히 인센티브가 없으며, 오히려 환적화물의 하역료가 수출입화물보다 훨씬 높게 나타나고 있다.

## 5. 외무비규 및 표준조정에 관한 통지

### 1) 통지목적 및 대상

중국 교통부는 2001년 9월 20일 중국의 대외무역 및 컨테이너운송의 발전을 촉진하고, 연안지역 대형항만의 운영활성화와 종합적인 경쟁력을 제고하기 위해 국제관례 및 중국 항만의 운영현황을 기초로 대외무역항수수료비용규정(외무비규) 및 표준조정을 결정하여 다음과 같은 기관들에게 통지하였다.

이러한 통지대상에 포함된 기관에는 중국의 각 성(省), 자치구, 직할시 교통청(국, 위), 물가국, 장강(長江) 및 주강(珠江) 항물관리국, 국제무역항 항만당국, 그리고 외국선박 대리공사 등이 포함되어 있다.

## 2) 통지내용

중국 교통부가 공포한 통지내용은 7가지로 되어 있으며, 주요 내용을 보면 중국 국제무역항에서의 항만시설사용료 및 서비스요금의 폐지, 조정, 관련규정 삭제 등에 대해 규정하고 있다(<표 3-25> 참조).

<표 3-25> 대외무역항수수료비용규정(외무비규) 및 표준조정에 관한 통지 내용

구 분		내 용
제1조	연안노선 20% 추가규정 삭제	- 외무비규(外貿費規) 제59조에 규정된 연안노선 선박, 화물, 컨테이너에 대한 연안노선 부가비 20% 추가규정 삭제
제2조	조출료	- 대외무역 정기선박에 대해 각 기관은 선사와 하역조출료에 대한 협의를 통해 조출료 부과면제 - 그밖의 대외무역 선박 및 컨테이너화물의 항내작업에 대해서 선사 및 화주와 조출료에 대해 자율적인 협상 가능
제3조	컨테이너 하역요금	- 외무비규(外貿費規)의 기준에 따라 15% 인상 - 다만 상해 외고교(外高橋) 컨테이너부두의 하역요금은 합자회사 설립후 국무원이 공포한 「중외합자 부두건설 우대대우에 관한 잠정규정」의 관련규정에 의거하여 결정
제4조	예선료	- 외무비규(外貿費規)의 기준을 기초로 15% 인상
제5조	접안료 및 정박료	- 외무비규(外貿費規)의 기준을 기초로 15% 인상
제6조	우대정책	- 각 항만의 실정에 따라 선사에 부과하는 선박비용 및 컨테이너 하역요금에 대해 외무비규(外貿費規)에 규정된 비율에 따라 우대정책을 실시 - 구체적인 우대수준은 항만당국과 선사측이 협상하여 결정하고, 협상내용을 교통부, 국가계획위원회, 소재지 가격관련 주관기관에 등록
제7조	외무비규 발표	- 교통부
제8조	부칙	- 2002년 1월부터 시행 - 「대외무역선박의 중국항구 하역업무 관리방법에 관한 통지」 및 대외무역선박 및 화물에 대한 항구수수료비용 우대실시에 관한 통지」의 제1, 제2 규정은 삭제

우선 제1의 연안노선 부가비 20% 추가규정을 보면 중국 교통부령 항구수수료규칙(1997년) 제3호 이하의 외무비규(外貿費規) 제59조에 규정된 연안노선 선박, 화물, 컨테이너에 대한 연안노선 부가비 20% 추가규정을 삭제하였다.

제2의 조출료의 경우 대외무역 정기선에 대해 각 기관은 선사와 하역조출료에 대한 협의를 통해 조출료를 부과하지 않을 수 있으며 그 밖의 대외무역 선박 및 컨테이너화물의 항내 작업에 대해서는 관련규정에 의거, 선사 및 화주와 조출료에 대해 자율적인 협상을 할 수 있도록 규정하고 있다.

제3의 컨테이너 하역요금은 현행 외무비규(外貿費規)에 규정된 기준에 따라 15% 인상하도록 하고 있다. 다만 상해 외고교(外高橋) 컨테이너부두의 하역요금은 합자회사 설립후 국무원이 공포한 「중외합자 부두건설 우대대우에 관한 잠정규정」(국발 1985-118)의 관련규정에 의거하여 결정하도록 하고 있다.

또한 제4의 예선료는 외무비규(外貿費規)의 기준을 기초로 15% 인상하며, 제5의 접안료 및 정박료는 외무비규(外貿費規)의 기준을 기초로 15% 인상한다.

제6의 우대정책의 경우 각 항만은 항만의 실정에 따라 항만당국이 선사에 부과하는 선박비용(지도비용, 이동비, 도선요원, 체류비, 계선비용, 정박비, 예선비용)과 컨테이너 하역요금에 대해 외무비규(外貿費規)에 규정된 비율에 따라 우대정책을 실시할 수 있도록 하고 있다. 또한 구체적인 우대수준은 항만당국과 선사측이 협상하여 결정하고, 협상내용을 교통부, 국가계획위원회, 소재지 가격관련 주관기관에 등록하도록 하고 있다.

제7의 경우 상술한 원칙에 의해 수정된 외무비규(外貿費規)는 교통부가 별도로 발표하도록 하고 있다.

### 3) 부칙내용

이상의 규정은 2002년 1월부터 시행하도록 규정하고 있다. 또한 이와 관련하여 중국 교통부의 「대외무역선박의 중국항구하역업무관리방법에 관한 통지」(86교해자178호)와 교통부 및 국가계획위원회가 발표하는 「대외무역선박 및 화물에 대한 항구수수료비용 우대실시에 관한 통지」(교수발 2000-84호)의 제1, 제2 규정은 삭제하였다.

## 6. 해관법(관세법)

### 1) 구성내용

해관법은 9장 102조로 구성되어 있다(<표 3-26> 참조). 제1장은 총칙으로 13개 조항으로 구성되어 있으며 목적, 임무, 조직, 밀수수사 전달기구, 밀수단속 세관전담, 세관권리, 세관독립, 운수기관, 신고 및 납세의무자, 통관대행, 통관대행의 등록, 세관원의 임무 및 유관기관 협조, 제보제도 등을 포함하고 있다.

제2장은 운수기관에 대한 규정으로 제14~22조까지이며 운수기관의 출입국, 운행, 통보의무, 감시, 입회 및 협조의무, 타용도 사용금지, 자격변경 등과 연안 운송선박 등의 제한, 불가항력으로 인한 정박 등에 관한 것이다.

제3장은 수출입화물에 대한 규정으로 제23~45조까지이며 수출입화물의 감시, 신고, 신고서 형식, 신고서 수정, 견본채취, 검사, 통관조건, 매각 등과 일시 수출입화물의 재반출입, 보세화물 보관, 가공무역기업의 관리감독, 보세구역 관리, 통관세관, 통과화물, 개장 등의 제한, 화물보관, 특수거래에 대한 감시규정, 금지 또는 제한물품의 수출입, 원산지관리, 상품분류, 사전회시제도, 지적재산권 보호, 사후검사 등을 규정하고 있다.

제4장은 휴대품 및 우편화물에 대한 규정으로 제46~52조까지이며 개인휴대품 관리, 개인휴대품 신고, 우편물 등 검사, 우편물의 교부, 일시면세품의 반출입, 無主物 등의 처리, 외교관물품 등을 포함하고 있다.

제5장은 관세에 관한 규정으로 제53~65조까지이며 수출입세칙, 납세의무자, 과세가격 결정, 감면세, 특정물품 감면세, 임시감면세 결정, 과세납부의 일시유예, 납세기일, 세수보전, 관세 등의 추징, 관세 등의 환급, 납세쟁의, 징수관리 등을 포함하고 있다.

제6장은 납세담보에 대한 규정으로 제66~70조까지이며 담보제공, 담보인, 담보종류, 담보인, 담보관리방법 등을 포함하고 있다. 제7장은 업무감독에 대한 규정으로 제71~81조까지이며 법률준수, 준법의무, 세관직원 채용, 세관장의 정기인사 및 평가, 업무의 관리감독, 회계감사, 산하세관 감독, 직원 관리감독, 사무분장 및 견제, 세관의 부당행위 고소, 조사의 기피 등을 규정하고 있다.

&lt;표 3-26&gt;

## 중국 해관법의 내용 구성

장 구분	조항 구분	주요 내용
제1장	1 ~ 13조	총칙 - 목적, 임무, 조직, 밀수수사 전달기구, 밀수단속 세관전담, 세관권리, 세관독립, 운수기관, 신고 및 납세의무자, 통관대행, 통관대행의 등록, 세관원의 임무 및 유관기관 협조, 제보제도
제2장	14 ~ 22조	운수기관 - 출입국, 운행, 통보의무, 감시, 입회 및 협조의무, 타용도 사용금지, 자격변경, 연해운송선박 등의 제한, 불가항력으로 인한 정박 등
제3장	23 ~ 45조	수출입화물 - 감독, 신고, 신고서 형식, 신고서 수정, 견본채취, 검사, 통관조건, 매각, 일시 수출입화물의 재반출입, 보세화물 보관, 가공무역기업의 관리감독, 보세구역 관리, 통관세관, 통과화물, 세관관리화물, 화물보관, 특수거래에 대한 감시규정, 금지 또는 제한물품의 수출입, 원산지관리, 상품분류, 사전희시제도, 지적재산권 보호, 사후검사
제4장	46 ~ 52조	휴대품 및 우편화물 - 개인휴대품 관리, 개인휴대품 신고, 우편물 등 검사, 우편물의 교부, 일시면세품의 반출입, 무주물 등의 처리, 외교관물품
제5장	53 ~ 65조	관세 - 관세품목, 납세의무자, 과세가격 결정, 감면세, 특정물품 감면세, 임시감면세 결정, 과세납부의 일시유예, 납세기일, 세수보전, 관세 등의 추징, 관세 등의 환급, 납세쟁의, 징수관리
제6장	66 ~ 70조	납세담보 - 담보제공, 담보인자격, 담보종류, 담보책임, 담보관리방법
제7장	71 ~ 81조	업무감독 - 법률준수, 준법의무, 세관직원 채용, 세관장의 정기인사 및 평가, 업무의 관리감독, 회계감사, 산하세관 감독, 직원 관리감독, 사무분장 및 견제, 세관의 부당행위 고소, 조사의 기피
제8장	82 ~ 99조	벌칙 - 밀수죄, 밀수행위, 밀수공모자 처벌, 과다반입, 법규위반, 업무의 일시정지 및 등록취소, 무자격자 처벌, 월권행위 처벌, 뇌물공여 처벌, 지적재산권 침해에 대한 처벌, 범법화물 및 손상·부패화물의 처리, 역류화물 등 처리, 손실물배상, 위법역류 화물배상, 세관직원 처벌, 징수업무의 책임, 비밀유지, 조사회피 위반에 대한 처벌
제9장	99 ~ 102조	부칙 - 용어정의, 특정지역화물의 관리감독, 법률시행

제8장은 벌칙에 대한 규정으로 제82~99조까지이며 밀수죄, 밀수행위, 밀수 공모자 처벌, 과다반입, 법규위반, 업무의 일시정지 및 등록취소, 무자격자 처벌, 월권행위 처벌, 뇌물공여 처벌, 지적재산권 침해에 대한 처벌, 범법화물 및 손상·부패화물의 처리, 역류화물 등 처리, 손실물배상, 위법역류 화물배상, 세관직원 처벌, 징수업무의 책임, 비밀유지, 조사회피 위반에 대한 처벌 등을 규정하고 있다. 제9장은 부칙으로서 용어정의, 특정지역화물의 관리감독, 법률시행 등을 포함하고 있다.

여기에서는 해상운송과 관련되는 중요한 사항인 제1장, 제2장 운수기관, 제3장 수출입화물, 제5장 관세, 제6장 납세담보에 대해 중요한 조항들을 정리하고자 한다.

## 2) 총칙

관세선을 출입하는 운수기관, 화물, 물품은 세관 지정장소를 통하여 출입하여야 하며, 특수한 상황으로 세관지정장소외의 지역으로 출입하고자 하는 자는 국무원 또는 국무원으로부터 권한을 위임받은 기관의 승인을 받아야 하며, 또한 법에 의거한 통관절차를 밟아야 한다(제8조). 수출입화물은 별도 규정이 있는 것을 제외하고는 세관의 인가를 받아 등록한 통관대행업체 또는 수출입업무를 수행할 수 있는 권한을 가진 회사가 통관 및 납세수속의 처리를 맡는다. 출입국시 물품의 소유자는 자신이 납세통관수속을 처리하거나, 타인에게 위탁하여 납세통관수속을 할 수 있다(제9조).

통관대행업체가 위탁인의 명의로 통관수속을 처리할 경우 세관에 위탁인이 서명한 위임장을 제출하고 위탁인에 관한 각 항의 규정을 준수해야 하며, 자기 명의로 통관수속을 처리할 경우 화물발송·수하인과 동등한 법률책임을 진다. 또한 위탁인이 통관대행업체에 위탁하여 통관수속을 처리할 경우 통관대행업체에 위탁통관사항의 진실상황을 제공하고, 통관대행업체는 이의 진실성에 대해 합리적인 심사를 진행해야 한다(제10조).

수출입화물의 발송인·수하인 및 통관대행업체가 통관수속을 처리할 경우 법에 의거하여 세관에 등록해야 한다. 통관신고인은 법에 의해 통관신고인 자격을 취득한 사람만이 할 수 있다(제11조).

&lt;표 3-27&gt;

해관법 총칙의 주요 내용

구 분		내 용
제8조	운수기관	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 관세선을 출입하는 운수기관, 화물, 물품은 세관 지정장소를 통해 출입</li> <li>- 세관지정장소외의 지역으로 출입하고자 하는 자는 국무원 또는 국무원으로부터 권한을 위임받은 기관의 승인 취득</li> <li>- 본법 규정에 의거한 통관절차를 수행</li> </ul>
제9조	수출입화물	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 세관의 인가를 받아 등록한 통관대행업체 또는 수출입업무를 수행할 수 있는 권한을 가진 회사가 통관 및 납세수속 처리</li> <li>- 출입국시 물품의 소유자는 자신이 납세통관수속을 처리하거나, 타인에게 위탁하여 납세통관수속을 수행</li> </ul>
제10조	통관대행	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 통관대행업체는 세관에 위탁인이 서명한 위임장을 제출하고 위탁인에 관한 각 항의 규정을 준수</li> <li>- 통관대행업체가 자기명의로 통관수속을 처리할 경우 화물발송·수하인과 동등한 법률책임을 부담</li> <li>- 위탁인은 통관대행업체에 위탁통관사항의 진실상황을 제공하고, 통관대행업체는 위탁인이 제공한 상황의 진실성에 대해 합리적인 심사를 진행</li> </ul>
제11조	통관대행의 등록	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 통관대행업체가 통관수속을 처리할 경우 세관에 등록</li> <li>- 통관신고인은 통관신고인 자격을 취득한 사람만 해당</li> <li>- 세관에 미등록된 기업과 통관신고인 자격이 없는 사람은 통관업무에 종사를 금지</li> </ul>

### 3) 운수기관

관세선을 출입하는 운수기관이 세관지정장소에 도착 또는 출발할 때에는 세관에 신고하고 증명서를 제출, 심사를 받아야 하며 세관의 관리감독과 검사를 받아야 하며, 세관지정장소에 정박하고 있는 운수기관은 세관의 동의없이 임의로 출발할 수 없다. 또한 운수기관이 세관지정장소에서 다른 지정장소로 이동하는 경우 세관의 요구에 따라 수속을 받아야 하며, 세관수속을 완료하지 않고는 임의로 이동할 수 없다(제14조).

입국운수기관의 세관신고 이전 또는 출국운수기관이 통관후 국경통과 이전에는 교통주관부서가 규정한 노선에 따라서 운행하여야 한다(제15조). 운수기관 또는 관련운수업체는 관세선을 출입하는 선박·기차·항공기의 도착과 출발시간·체류지점·체류기간·장소변경 및 화물과 물품의 선적 및 하역시간을

사전에 세관에 통보하여야 한다(제16조).

<표 3-28>

해관법 운수기관의 주요 내용

구 분		내 용
제14조	출입국	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 운수기관이 세관지정장소에 도착 또는 출발할 경우 이를 세관에 신고, 증명서 제출, 심사, 관리감독과 검사</li> <li>- 세관 지정장소에 정박하고 있는 출입운수기관은 세관의 동의 없이 임의로 출발하거나 이동을 금지</li> <li>- 운수기관이 세관 지정장소에서 다른 지정장소로 이동할 경우 세관의 요구에 따라 세관수속</li> </ul>
제15조	운행	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 입국운수기관의 세관신고 이전 또는 출국운수기관이 통관후 국경통과 이전에는 교통주관부서가 규정한 노선에 따라 운행</li> <li>- 교통주관부서의 규정이 없는 경우 세관이 지정</li> </ul>
제16조	통보의무	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 운수기관 관련운수업체는 관세선을 출입하는 선박·기차·항공기의 도착과 출발시간·체류지점·체류기간·장소변경 및 화물과 물품의 선적 및 하역시간을 사전에 세관에 통보</li> </ul>
제17조	감시	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 운수기관에 화물 및 물건의 선적, 하역이 세관의 관리감독</li> <li>- 화물 및 물품의 선적, 하역이 완료되면 운수기관은 선적 및 하역상황이 기록된 인수인계증과 기록을 세관에 제출</li> </ul>
제18조	입회 및 협조의무	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 세관이 운수기관 검사시 운수기관 책임자는 그 장소에 입회하고 세관의 요구에 따라 기관실·선실·승강구를 개방</li> <li>- 세관은 세관직원을 파견하여 운수기관에 동승하여 업무를 집행할 수 있으며 이때 운수기관 책임자는 편의를 제공</li> </ul>
제19조	타용도 사용금지	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 입국대외운수기관과 출국국내운수기관은 세관수속을 마치지 않거나 관세를 납부하지 아니하고는 이를 양도하거나 다른 용도에 사용 금지</li> </ul>
제20조	자격변경	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 출입국 운수기관이 국내 승객 및 화물운송을 병행하는 경우 세관의 승인을 득하고 세관의 관리감독 규정에 부합</li> <li>- 출입국 운수기관이 국내운송으로 자격변경하여 영업하고자 할 경우에는 반드시 세관수속</li> </ul>

운수기관에 화물이나 물건의 선적 및 하역은 세관의 관리감독을 받아야 하며, 화물이나 물품의 선적 및 하역이 완료되면 운수기관 책임자는 선적 및 하역상황이 기록된 인수인계증과 기록을 세관에 제출해야 한다(제17조).

세관이 운수기관을 검사할 때 운수기관 책임자는 그 장소에 입회해야 하며 세관의 요구에 따라 기관실·선실·승강구를 개방하여야 한다. 세관은 직무상



의 필요에 따라 세관직원을 파견하여 운수기관에 동승하여 업무를 집행할 수 있으며, 이때 운수기관 책임자는 편의를 제공하여야 한다(제18조). 또한 입국하는 해외운수기관과 출국하는 국내운수기관은 세관수속을 마치지 않거나 관세를 납부하지 아니하고는 이를 양도하거나 다른 용도에 사용할 수 없다(제19조).

출입국 선박이나 항공기가 국내의 승객이나 화물운수를 병행하는 경우 세관의 승인을 받아야 하며 세관의 관리감독 규정에 부합되어야 한다. 출입국 운수기관이 국내운송으로 자격변경하여 영업하고자 할 경우에는 세관에 수속을 밟아야 한다(제20조).

연해운송선박, 어선과 해상작업에 종사하는 특수선박은 세관의 동의를 받지 아니하고는 관세선을 출입하는 화물이나 물품을 운반·환적하거나 매매 또는 양도를 할 수 없으며, (제21조), 관세선을 출입하는 선박과 항공기가 불가항력의 원인으로 인하여 세관이 설치되어 있지 않은 지점에 부득이 정박, 투하, 또는 방치하거나, 화물이나 물품의 하역을 한 경우, 운송기관 책임자는 즉시 인근 세관에 보고하여야 한다(제22조).

#### 4) 수출입화물

##### (1) 감독, 검사, 신고 및 통관조건

수입화물은 반입되어 세관수속이 끝날 때까지, 수출화물은 세관신고를 한 때로부터 반출할 때까지, 과경(過境), 전운(轉運) 및 통운(通運)화물은 반입한 때로부터 반출할 때까지 세관의 감독을 받아야 한다(제23조).

수입화물의 수하인, 수출화물의 송화인은 세관에 사실대로 신고하고, 수출입 허가증과 관련증명서를 제출하여 심사받아야 한다. 수입화물은 운수기관의 도착신고일로부터 14일내, 수출화물의 화물이 세관관리지역에 도착후, 선적 24시간 이전에 신고하여야 한다. 수입화물의 수취인이 위의 기간을 경과할 경우 연체료를 징수한다(제24조).

수출입화물의 통관수속은 서면신고서와 EDI통관신고서의 형식으로 하며(제25조), 통관수속 접수후 통관서류 및 내용을 수정 또는 삭제 할 수 없다. 다만 확실하고 정당한 이유가 있는 경우 세관 동의를 거쳐 수정 또는 삭제가 가능하다(제26조).

수입화물의 수취인은 세관 동의를 얻어 신고전에 화물을 점검 또는 샘플을

추출할 수 있으며, 법에 의해 검역해야 하는 화물은 검역합격후 견본을 채취할 수 있다(제27조).

<표 3-29>

수출입화물의 감독, 검사, 신고 및 통관조건 규정

구 분		내 용
제23조	감독	- 수입화물은 반입되어 세관수속이 끝날 때까지 - 수출화물은 세관신고를 한 때로부터 반출할 때까지 - 과경(過境), 전운(轉運), 통운(通運)화물은 반입한 때로부터 반출할 때까지 세관이 감독
제24조	신고	- 수입화물의 수하인, 수출화물의 송화인은 세관에 사실대로 신고하고, 수출입허가증과 관련증명서를 제출하여 세관이 심사 - 수입화물은 운수기관의 도착신고일부터 14일내, 수출화물은 화물이 세관관리감독지역에 도착후 선적 24시간 이전에 신고 - 수입화물의 수취인이 위의 기간을 경과할 경우 연체료 징수
제25조	신고서형식	- 통관수속은 서면신고서와 EDI통관신고서로 처리
제26조	신고서수정	- 통관수속 접수후 통관서류 및 내용은 수정 또는 삭제 금지 - 다만 확실하고 정당한 이유가 있는 경우 세관의 동의를 거쳐 수정 또는 삭제 가능
제27조	견본채취	- 수입화물의 수취인은 세관 동의를 거쳐 세관신고전에 화물을 점검 또는 샘플을 추출 - 법에 의해 검역하는 화물은 검역합격후 견본을 채취
제28조	검사	- 수출입화물은 세관의 검사를 받아야 하며, 화물검사시 화주는 현장에 입회하고, 화물의 운반·개봉 및 화물재포장을 책임 - 세관은 필요하다고 인정할 때에는 임의로 개봉하여 검사, 재검사 또는 견본채취를 할 수 있으며, 화주의 신청과 해관총서의 승인을 거쳐 당해 수출입화물의 검사를 면제
제29조	통관조건	- 화물수취인이나 발송인이 세금납부를 완료 또는 담보 제공후 세관이 서명날인 하여 통관

수출입화물은 세관의 검사를 받아야 하며 세관의 화물검사시 화주는 현장에 입회해야 하며, 화물의 운반·개봉 및 화물 재포장의 책임을 진다. 세관은 필요하다고 인정할 때에는 임의로 개봉하여 검사하거나 재검사 또는 견본채취를 할 수 있으며, 화주의 신청과 해관총서의 승인을 거쳐 당해 수출입화물의 검사를 면제할 수 있다(제28조).

세관이 특별히 허가한 것을 제외하고는 수출입화물은 화물수취인이나 발송인이 세금납부를 완료하거나 담보를 제공한 후 세관이 서명날인 하여 통관시

킨다(제29조).

(2) 재반출입, 보세화물, 보세구역, 통관세관, 통과화물, 세관관리화물, 화물 보관

세관의 승인을 거쳐 일시수입 또는 일시수출한 화물은 6개월내에 다시 반출 또는 반입하여야 하며, 특수한 상황에서 세관의 동의를 거쳐 기간을 연장할 수 있다(제31조). 보세화물의 보관, 운수업무는 세관의 관리감독규정에 부합되어야 하고, 세관승인을 거쳐 등록을 하여야 한다. 보세화물의 양도, 이전 및 보세구역 출입은 세관에 소속하고, 관리감독과 검사를 받아야 한다(제32조).

<표 3-30> 재반출입, 보세화물 및 구역, 통관세관, 통과화물, 세관관리화물, 화물보관 규정

구 분		내 용
제31조	재반출입	- 세관의 승인을 거쳐 일시수입 또는 일시수출한 화물은 6개월 내에 다시 반출 또는 반입
제32조	보세화물	- 보세화물의 보관, 운수업무는 세관승인을 거쳐 등록 - 보세화물의 양도, 이전 및 보세구역의 출입은 세관에 관련수속을 마쳐야 하며 세관이 관리감독과 검사를 시행.
제33조	가공무역제품	- 가공무역 제품단위당 자재소모량은 세관이 관련규정에 따라 조사하여 결정하고, 가공무역제품은 규정기간내에 재반출
제35조	통관세관	- 수입화물은 화물수취인이 화물의 반입지세관, 수출화물은 송화인이 화물의 반출지세관에서 통관 - 케이블, 송수관 및 기타 특수방식 수송으로 국경을 출입하는 화물은 경영업체가 정기적으로 지정된 세관에 신고하고 통관
제36조	통과화물	- 통과화물은 운수기관 책임자가 반입지세관에서 사실을 신고하고 규정된 기간내에 운송하여 반출
제37조	세관관리화물	- 세관이 관리감독하는 화물은 인민법원판결, 판정 또는 관련 행정집행부서에서 이를 처리하기로 결정하였을 경우 당사자로 하여금 세관에 수속을 하도록 명령
제38조	화물보관	- 세관이 보관·관리감독하는 화물의 창고설영인은 세관등록을 거쳐 세관규정에 따라서 보관, 반출입 및 보관료를 징수 - 세관관리감독 구역이외의 곳에 세관관리감독 화물을 보관할 경우 세관의 동의와 관리감독을 받음

기업이 가공무역에 종사할 경우, 관련허가서와 가공무역계약을 소지하고 세관에 등록해야 하며 가공무역 제품단위당 자재소모량은 세관이 관련규정에 따라

조사하여 결정한다. 가공무역제품은 규정기간내에 재반출하여야 한다(제33조).

수입화물은 화물수취인이 화물의 반입지 세관에서, 수출화물은 송화인이 화물의 반출지 세관에서 통관수속을 해야 한다. 화물의 수취인이나 발송인의 신청 및 세관의 승인을 거쳐 수입화물의 수취인은 세관이 설치되어 있는 지정된 도착지에서 세관수속을 하거나, 수출화물의 발송인은 세관이 설치되어 있는 출발지에서 통관수속을 할 수 있다. 케이블이나 송수관 또는 기타 특수방식의 수송으로 국경을 출입하는 화물은 경영업체가 정기적으로 지정된 세관에 신고하고 통관수속을 하여야 한다(제35조).

과경(過境), 전운(轉運) 및 통운(通運)화물은 운수기관 책임자가 반입지세관에서 사실을 신고하고, 규정된 기간내에 운송하여 반출하여야 한다. 세관은 필요하다고 판단되는 경우 과경, 전운, 통과화물을 검사할 수 있다.(제36조). 세관이 관리감독하는 화물은 인민법원판결, 판정 또는 관련 행정집행부서에서 이를 처리하기로 결정하였을 경우 당사자로 하여금 세관에 수속을 하도록 명령하여야 한다(제37조).

세관이 보관·관리감독하는 화물의 창고·장소의 설영인은 세관 등록을 거쳐 세관규정에 따라서 보관, 반출입 및 보관료를 징수해야 한다. 세관관리감독 구역이외의 곳에 세관관리감독 화물을 보관할 때에는 세관의 동의를 거쳐야 하며 또한 세관의 관리감독을 받아야 한다(제38조).

## 5) 관세

수출입을 허가한 화물이나 반출입을 허가한 물품은 세관이 법에 의거하여 관세를 징수한다(제53조). 수출입화물의 화주 및 국경출입 물품의 소유자는 관세를 납부해야 한다(제54조). 수출입 화물의 과세가격은 화물가격과 화물을 국경내 수입지까지 운송하여 하역하기 전까지의 운수 및 관련비용 그리고 보험료를 포함하며, 수출화물의 과세가격은 화물의 가격과 화물을 국경내 수출지점까지 운송하여 적재하기 전에 발생한 운수 및 그 관련비용과 보험료를 포함하나 그중 포함된 수출관세는 공제한다(제55조).

법률로 관세징수의 감세나 면세를 규정한 기타 화물 또는 물품, 중국이 체결하거나 참가한 국제조약이 관세징수의 감세나 면세를 규정한 화물 또는 물품에 대해서는 관세를 감세하거나 면세한다(제56조).

특정지역, 특정기업 또는 특정용도의 수출입화물은 관세를 감세 또는 면세를 할 수 있으며, 감세 및 면세의 범위와 방법은 국무원에서 결정한다. 또한 관세를 면세 또는 감세하여 수입한 화물은 특정지역, 특정기업 또는 특정용도로 사용하고 세관의 심사, 승인을 거치거나 또는 관세를 납부한 후가 아니고는 다른 용도로 사용해서는 안 된다(제57조).

&lt;표 3-31&gt;

해관법 관세의 주요 내용

구 분		내 용
제53조	관세품목	- 수출입을 허가한 화물이나 반출입을 허가한 물품
제54조	납세의무자	- 수출입화물의 화주 및 국경출입 물품의 소유자
제55조	과세가격	- 수입화물은 화물가격과 화물을 국경내 수입지까지 운송하여 하역하기 전까지의 운수 및 관련비용, 보험료를 포함 - 수출화물은 화물가격과 화물을 국경내 수출지점까지 운송 및 하역하기 전에 발생한 운수 및 관련비용과 보험료를 포함하나 그중 포함된 수출관세는 공제
제56조	감세·면세	- 법률로 관세징수의 감세나 면세를 규정한 기타화물 및 물품 - 중국이 체결하거나 참가한 국제조약이 관세징수의 감세나 면세를 규정한 화물 또는 물품
제57조	특정물품 감면	- 특정 지역, 기업 및 용도의 수출입화물은 감세 또는 면세 - 감세 및 면세의 범위와 방법은 국무원에서 결정 - 관세를 면세 또는 감세한 수입화물은 세관의 심사 및 승인 취득 또는 관세 납부후가 아니고는 타용도로 사용 금지
제59조	일시유예	- 세관승인을 거쳐 일시수입 또는 일시수출한 화물 및 특별히 수입을 허가한 보세화물은 화주가 세관에 상당하는 보증금을 납부하거나 담보를 제공한 후에 관세납부 일시유예를 허가
제62조	관세추징	- 수출입화물, 반출입물품의 통관후 세관이 부족세액이나 세금 누락 사실을 발견한 경우 세금납부일 또는 화물, 물품의 통관일로부터 1년내에 납세의무자에게 추징 - 납세의무자의 규정위반으로 인해 조성된 부족세액이나 누락된 세금은 세관이 3년이내에 추징
제63조	관세환급	- 세관이 과다징수한 세금은 세관에서 발견후 즉시 환급 - 납세자는 세금 납부일로부터 1년이내에 세관에 환급을 요청
제64조	관세쟁의	- 관세에 대한 납세자의 이의발생시 먼저 세금을 납부하고, 법에 의거하여 행정심판을 청구 - 행정심판 결과에 불복하는 경우 인민법원에 소송을 제기

세관승인을 거쳐 일시수입 또는 일시수출한 화물 및 특별히 수입을 허가한 보세화물은 화주가 세금에 상당하는 보증금을 납부하거나 담보를 제공한 후에 관세납부 일시유예를 허가할 수 있다(제59조).

수출입화물, 반출입물품이 통관후 세관이 부족세액이나 세금이 누락된 사실을 발견한 경우에는 세금납부일 또는 화물, 물품의 통관일로부터 1년내에 납세의무자에게 추징한다. 납세의무자의 규정위반으로 인하여 조성된 부족세액이나 누락된 세금은 세관이 3년이내에 추징할 수 있다(제62조).

세관이 과다징수한 세금은 세관에서 발견후 즉시 환급하여야 하며, 납세의무자는 세금을 납부한 날로부터 1년내에 세관에 환급을 요청할 수 있다(제63조). 납세의무자와 세관간 납세에 대한 이의발생시는 우선 세금을 납부하고, 법에 의거하여 행정심판을 청구할 수 있으며, 행정심판 결과에 불복하는 경우 인민법원에 소송을 제기할 수 있다(제64조).

## 6) 납세담보

세관은 화물의 상품분류 확정, 가격평가와 통관에 필요한 증명서류의 제출 또는 기타 통관수속을 처리하기 전에 화주가 화물통관을 요구할 경우 법에 의거하여 세액에 상응한 담보를 제공한 후에 통관시킬 수 있다. 다만 법률, 행정법규상 담보를 요하지 않는 것은 제외하며, 법률, 행정법규에 담보하지 못하도록 규정되어 있는 경우 세관은 담보후에도 통관을 할 수 없다(제66조).

담보인은 법률상 담보인이 될수 없는 자를 제외하고 세관업무와 관련하여 담보능력이 있는 법인, 조직 또는 국민이 될 수 있다(제67조), 보증인은 ① 인민폐, 태환가능한 화폐, ② 환어음, 은행어음, 수표, 채권, 예금통장, ③ 은행 또는 비은행금융기구의 보증서, ④ 세관이 법에 의거하여 인정하는 기타 재산, 권리를 담보로 제공할 수 있다(제67조).

담보인은 담보기간내에 담보책임을 저야 하며, 담보인이 담보책임을 이행하더라도 피담보인의 통관수속의무는 면제되지 않는다(제69조).

&lt;표 3-32&gt;

## 해관법 납세담보의 주요 내용

구 분		내 용
제66조	담보제공	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 세관은 상품분류 확정, 가격평가, 통관 필요서류의 제출 또는 기타 통관수속을 처리하기 전에 화주가 화물통관을 요구할 경우 법에 의거하여 세액에 상응한 담보제공후에 통관</li> <li>- 다만 법률, 행정법규에 담보를 요구하지 않는 것은 제외</li> </ul>
제67조	담보인자격	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 법률상 담보인이 될수 없는 자를 제외하고 세관업무와 관련하여 담보능력이 있는 법인, 조직 또는 국민</li> </ul>
제68조	담보종류	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 인민폐, 태환가능한 화폐</li> <li>- 환어음, 은행어음, 수표, 채권, 예금통장</li> <li>- 은행 또는 비은행금융기구의 보증서</li> <li>- 세관이 법에 의거하여 인정하는 기타 재산, 권리</li> </ul>
제69조	담보책임	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 담보인은 담보기간내에 담보책임을 부담</li> <li>- 담보인이 담보책임을 이행하더라도 피담보인의 통관수속 의무는 존속</li> </ul>

## 제 4 장 한·중 해운규정 비교

여기서는 중국의 핵심 해운규정인 국제해운조례와 우리나라 해운법을 양국의 법규 제정목적 및 대상사업, 국제해운시장 참여방법 및 조건, 해상운송보조사업의 참여 및 조건, 외국인의 해운시장 투자 등의 측면에서 차이점을 비교·분석하고자 한다.

### 1. 제정목적 및 적용대상

#### 1) 제정목적

중국 국제해운조례의 제정목적을 보면 국제해상운송활동의 규범화를 통해 공정경쟁을 추구하고, 해운질서를 유지하며, 각각의 운송당사자들의 합법적인 권익을 보호하는데 있다(제1조).

반면 우리나라 해운법은 해상운송의 질서를 유지하고 공정한 경쟁을 확보하며 해운업의 건전한 발전을 도모함으로써 국민경제의 발전과 공공복리의 증진에 기여함을 목적으로 하고 있다(제1조).

<표 4-1> 중국 국제해운조례 및 우리나라 해운법의 제정 목적

구 분		내 용
국제해운 조 례	제1조	- 국제해상운송활동의 규범화 - 공정경쟁 추구 - 국제 해상운송시장질서 유지 - 해상운송 각 당사자의 권익 보호
해 운 법	제1조	- 해상운송 질서유지 - 공정경쟁 확보 - 해운업의 건전한 발전을 도모함으로써 국민경제 발전과 공공복리 증진에 기여



따라서 중국 국제해운조례가 운송당자들의 권익을 보호하는 데에 중점을 두고 있는 데에 비해 국민경제 발전과 공공복리 증진에 목적을 두고 있다는 점에서 차이를 보이고 있다.

또한 중국은 국제해상운송활동의 규범화를 중시하여 국가의 시장개입을 합법화하고 있으나 우리나라는 해상운송 질서유지 및 공정경쟁을 목적으로 하는 최소한의 개입 이외에는 시장에 대해 자유로운 활동을 보장하고 있다고 볼 수 있다.

## 2) 적용대상

중국 국제해운조례는 중국 항만에 출입하는 국제해상운송활동 및 그 보조활동을 적용대상으로 하며, 보조활동으로는 선박대리점업, 선박관리업, 하역업, 창고업, 컨테이너운송 등을 열거하고 있다(제2조). 반면 우리나라 해운법의 적용대상은 해상화물운송사업과 용대선(傭賃船), 해운중개업, 해운대리점업, 선박대여업, 선박관리업 등이 포함되어 있다(제2조).

<표 4-2> 중국 국제해운조례 및 우리나라 해운법의 적용대상

구 분		내 용
국제해운조례	제2조	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 중국 항구에 출입하는 국제해상운송활동</li> <li>- 국제해상운송과 관련된 보조적인 경영활동               <ul style="list-style-type: none"> <li>· 국제선박대리, 국제선박관리, 국제해운화물하역, 국제해운화물저장, CFS 및 야적장서비스</li> </ul> </li> </ul>
해운법	제2조	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 해상화물운송사업 및 용대선(傭賃船)</li> <li>- 해상운송보조활동               <ul style="list-style-type: none"> <li>· 해운중개업, 해운대리점업, 선박대여업, 선박관리업</li> </ul> </li> </ul>

## 2. 국제해상운송사업

### 1) 국제 해상운송사업의 참여자격 및 허가조건

중국 국제해운조례는 국제해상운송사업의 참여자격으로 다음과 같은 4가지

를 제시하고 있다(제5조). 첫째로는 기업이 중국에 등록된 선박을 보유하고 있어야 하며, 둘째로는 이러한 선박은 중국이 정한 해상교통안전기술기준에 부합해야 한다. 셋째로는 선하증권이나 여객표, 혹은 복합운송증서를 보유하고 있어야 한다. 마지막으로 국무원 교통주관기관이 정한 자격증을 소지한 고급관리인원을 고용하고 있어야 한다.

반면 우리나라는 국제해상운송사업에 대해 중국과 달리 등록제를 채택하여 시장진출이 용이하다. 우리나라에서 외항화물운송사업을 영위하고자 하는 자는 해양수산부령이 정하는 바에 의하여 해양수산부장관에게 등록하여야 하며, 등록사항을 변경하고자 할 때에도 해양수산부 장관에게 등록하도록 하고 있다(제26조)

&lt;표 4-3&gt;

중국 및 우리나라의 국제해상운송사업 참여자격

구 분		내 용
국제해운 조 레	제5조	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 선박의 보유, 중국 국적선박 보유</li> <li>- 선박은 국가가 정한 해상교통 안전기술기준에 부합해야 함</li> <li>- 선하증권, 여객표 혹은 복합방식의 연합운송증서를 보유해야 함</li> <li>- 국무원 교통주관기관 규정에 의한 자격증을 소지한 고급관리인원 고용.</li> </ul>
해 운 법	제26조	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 보유선박의 총톤수합계가 5천톤 이상</li> <li>- 자본금 5억원 이상으로서 상법상의 주식회사</li> </ul>

또한 중국에서 국제해상운송업을 하고자 하는 기업은 이상과 같은 자격을 증명하는 서류를 첨부하여 국무원 교통주관기관에 “국제선박운송업무 경영허가”를 신청해야 한다(제6조). 특히 국제정기노선 운송사업을 하고자 하는 기업은 제17조에 규정된 서류도 제출해야 한다. 이러한 허가신청을 받은 교통주관기관은 30일 이내에 허가여부를 결정하며, 허가하는 경우에는 “국제선박운송경영허가증”을 발부한다. 허가여부를 심사함에 있어 교통주관기관은 중국의 해상운송발전정책과 국제해상운송시장의 경쟁상황을 고려하게 된다.

우리나라의 경우 외항화물운송사업 등록을 하고자 하는 자는 해양수산부령이 정하는 바에 의하여 사업계획서를 첨부한 신청서를 해양수산부장관에게 제출하여야 한다(해운법 제26조). 또한 시행규칙 제17조에서는 해상화물운송사업의 등록 또는 변경등록을 하고자 하는 자는 해상화물운송사업등록(변경등록) 신청서에 해양수산부장관이 정하는 서류들을 첨부하여 해양수산부장관(지방청

장)에게 제출하도록 하고 있으며, 해양수산부장관(지방청장)이 사업등록 신청서를 받은 때에는 선박의 확보여부 등을 확인할 기간을 정하여 신청인에게 통보하도록 하고 있다. 그리고 시행규칙 제18조는 해양수산부장관(지방청장)이 해상화물운송사업 등록을 받은 때에는 사업등록증을 교부하도록 규정하고 있다.

<표 4-4> 중국 및 우리나라의 국제해상운송사업 참여자격 부여절차

구 분		내 용
국제해운조례	제6조	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 제5조의 서류를 첨부하여 국무원 교통 주관기관에 국제선박운송업무 경영허가를 신청해야 함.</li> <li>- 국제 정기노선 선박운송업무 경영허가를 동시에 신청할 경우 제17조의 서류도 첨부해야 함.</li> <li>- 30일 이내에 허가여부 결정</li> <li>- 주관기관은 "국제선박 운송 경영허가증"을 발부</li> <li>- 불허시에는 서면으로 정당한 사유를 통지</li> <li>- 심사시 고려사항</li> <li>- 국가의 국제해상운송업무 발전정책 및 국제해상운송시장 경쟁상황</li> </ul>
해운법	제26조	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 제26조 규정에 따라 사업계획서 등의 서류를 첨부하여 해양수산부장관에게 사업등록 신청서를 제출.</li> <li>- 사업 등록을 신청할 경우 시행령 제17조에 규정된 서류를 제출.</li> <li>- 해양수산부장관(지방청장)은 등록조건을 확인할 기간을 정하여 신청인에게 통보</li> <li>- 해양수산부장관은 시행령 제18조에 따라 사업등록증을 교부</li> <li>- 등록신청시 고려사항</li> <li>- 대량화물의 화주 및 화주의 계열사가 대량화물을 운송하기 위해 해상화물운송사업 등록을 신청한 경우에는 미리 관련업계, 학계 및 해운전문가 등으로 구성된 정책자문위원회로부터 자문을 들어 등록여부를 결정</li> </ul>

따라서 중국은 국제해상운송사업 진입에 대해 매우 까다로운 조건을 규정하는 반면 우리나라는 단순한 조건만을 규정하고 있어 중국보다는 우리나라가 시장진입 장벽이 훨씬 낮다. 즉 중국이 상당히 까다로운 자격과 서류들을 제출하도록 하고 시장진입여부를 중국 정부가 심사하여 결정하는 반면 우리나라는 최소한의 등록조건을 갖춘 기업에 대해서는 사업등록을 허용하여 시장진입이 용이하다.

## 2) 법인등기

중국 국제해운조례에 따르면 국제해상운송업의 경영자는 본 조례에 의한 허가 또는 등기를 완료한 후 반드시 관련 증빙서류를 첨부하여 법에 의한 기업 등기기관에 기업등기수속을 해야 하며(제13조), 이러한 등기에 의해 취득한 자격은 타인에게 제공할 수 없으며(제14조), 또한 경영자격을 취득한 이후에라도 본 조례의 조건을 충족하지 못하는 경우에는 그 경영자격을 취소당할 수 있다(제15조).

반면 우리나라는 해운법에 따라 해상화물운송사업의 등록을 받은 기업이 해상운송사업 관련서류를 첨부하여 해양수산부에 등기하거나 신고할 의무가 없다. 다만 다른 법률에 따라 법인등기를 하도록 되어 있으나, 이때에도 국제해상운송사업에 관련된 서류를 첨부하도록 되어 있지 않다.

<표 4-5>

중국 및 우리나라의 국제해상운송사업 기업등기 규정

구 분		내 용
국제해운 조례	제13조	- 국제해상운송업의 경영자는 사업의 허가, 등기후 반드시 관련증빙서류를 첨부하여 법에 의거 기업등기기관에 기업등기를 수속.
	제14조	- 국제해상운송업의 경영자는 법에 의거 취득한 경영자격을 타인에게 제공할 수 없음
	제15조	- 국제해상운송업의 경영자가 경영자격을 취득한 후 본 조례의 조건을 구비하지 않았을 경우 국무원 교통주관기관 혹은 성, 자치구, 직할시 인민정부 교통주관기관은 경영자격을 취소할 수 있음.
해운법		- 관련 조항 없음

한편 중국 국제해운조례 제23조에서는 제13~15조에 의한 기업등기의 내용이 변경될 경우 국무원 교통주관기관에 반드시 등기하도록 하고 있으며, 특히 국제선박운송경영자가 운영선박을 증설할 경우 해상교통안전기술기준에 부합해야 하며, 투입 15일전에 국무원 교통주관기관에 등기하도록 하고 있다. 그러나 우리나라는 위와 마찬가지로 법인등기의 내용이 변경될 경우에도 이를 해양수산부에 등기하거나 신고할 의무가 없다.

&lt;표 4-6&gt;

중국 및 우리나라의 기업등기 변경 규정

구 분		내 용
국제해운조례	제23조	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 국제선박운송경영자는 다음 상황이 발생하였을 경우 국무원 교통주관기관에 등기.               <ol style="list-style-type: none"> <li>(1) 경영 종결</li> <li>(2) 운영선박 감소</li> <li>(3) 선하증권, 여객표 혹은 연합운영 증빙서류 변경</li> <li>(4) 해외지점 설립 혹은 자회사 국제선박운송업무 경영</li> <li>(5) 보유선박을 해외등록하거나, 외국 국적기를 계양할 경우</li> </ol> </li> <li>- 또한 운영선박을 증설할 경우, 안전기술기준에 부합해야 하며, 투입 15일전에 국무원 교통주관기관에 등기해야 함</li> </ul>
해운법		- 관련 조항 없음

### 3) 운임공표 및 협약

중국 국제해운조례에서 보면 국제정기노선사업자는 국무원 교통주관기관에 운임을 등기해야 하고, 주관기관은 전문기관을 지정하여 운임등기를 접수해야 한다(제20조). 또한 등기운임은 공포운임과 협의운임으로 구분된다. 공포운임은 국제선박운송경정자(선사)와 무선박운송경영자가 기재한 운임을 말하며, 협의운임은 선사, 화주, 무선박운송업자 등이 상호 약정한 운임을 말한다. 공포운임은 등기접수일로부터 30일 이후부터 발효되며, 협의운임은 등기접수일로부터 24시간 이후에 발효될 수 있다.

반면 우리나라 해운법의 경우 제28조 제1항에서 외항정기화물운송사업자 및 국내항과 외국항에서의 정기화물운송사업을 영위하는 외국인은 해양수산부령이 정하는 바에 의하여 운임을 정하여 화주 등 이해관계인이 알 수 있도록 공표하여야 하며, 이를 변경하고자 하는 때에도 공표하도록 하고 있다. 그리고 해양수산부장관은 공표된 운임이 외항정기운송사업의 과도한 경쟁 등 건전한 발전을 저해할 염려가 있다고 인정할 때에는 그 내용의 변경 또는 조정에 관하여 필요한 조치를 명할 수 있다.

또한 시행령 제7조에서 해양수산부장관은 법 제28조의 규정에 의해 공표된 운임의 변경·조정 등에 관하여 필요한 조치를 하는 경우에는 미리 이해관계인의 의견을 들어야 한다고 규정하고 있으며, 시행규칙 제20조 제1항에서 운임을 공표하고자 하는 자는 해양수산부장관이 정하여 고시하는 바에 따라 운임

발효예정일 5일전까지 운임을 화주 등 이해관계인이 잘 볼 수 있는 곳과 컴퓨터통신망에 각각 게시하여야 한다.

<표 4-7> **중국 및 우리나라의 국제해상운송사업 운임등기(공표) 규정**

구 분		내 용
국제해운조	제20조	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 운임수준은 자율적으로 결정되나 운임수수는 등기운임을 필히 준수하도록 강제</li> <li>- 국제정기노선경영자의 운임과 무선박운송경영자의 운임은 규정된 규격에 의거 국무원 교통주관기관에 등기.</li> <li>- 국제선박운송경영자 및 무선박운송경영자는 반드시 등기운임을 집행.</li> </ul>
해운법	제28조	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 운임수준의 결정은 업체 자율적으로 결정하여 공표하며 부당거래에 의한 운임결정이 아닌 한 법적 규제가 없음.</li> <li>- 외항정기운송업자(외국인 포함)는 해양수산부령이 정하는 바에 의하여 운임을 정하여 화주 등 이해관계인이 알 수 있도록 공표하여야 하며, 이를 변경하고자 하는 때에도 공표</li> <li>- 해양수산부장관은 공표운임이 외항정기운송사업의 과도한 경쟁 등 건전한 발전을 저해할 염려가 있다고 인정할 때에는 그 내용의 변경 또는 조정에 관하여 필요한 조치를 명령</li> </ul>

또한 운임협약에 대해 중국 국제해운조례는 국제정기노선경영자간에 중국항만의 정기노선 공회협의, 운영협의, 운임협의 등을 포함한 협의가 설정되었을 경우 협의설정일로부터 15일 이내에 협의부분을 국무원 교통주관기관에 등기하도록(제22조) 하고 있을 뿐 계약 및 협약내용의 불공정성, 그 불공정이 발생할 경우의 정부의 조치 등에 대해서는 명문규정이 없다.

반면 우리나라 해운법 제29조는 외항화물운송사업자(외국인 포함)간의 운임, 배선, 적취, 기타 운송조건에 관한 계약 또는 공동행위(외항부정기화물운송사업자는 운임에 관한 계약 및 공동행위를 제외)를 할 수 있도록 하고 있으며, 다만 협약에 참가하거나 탈퇴하는 것을 부당하게 제한하는 것을 내용으로 하는 협약은 금지하고 있다. 또한 외항화물운송사업자가 운임협약을 한 때나 협약의 내용을 변경한 때에 해양수산부령이 정하는 바에 따라 그 내용을 해양수산부장관에게 신고하도록 하고 있다.

또한 운임협약 내용이 협약의 참가 및 탈퇴를 부당하게 제한하거나 국제협약에 위배되는 경우, 선박의 배선, 화물적재 기타 운송조건 등을 부당하게 정하여 해상화물운송질서를 문란하게 하는 경우, 부당하게 운임 또는 요금을 인

상하거나 운항회수를 감축하여 경쟁을 실질적으로 제한하는 경우에 대해서는 해양수산부장관이 협약의 시행의 중지, 내용의 변경 또는 조정등 필요한 조치를 명할 수 있도록 하고 있다.

&lt;표 4-8&gt;

중국 및 우리나라의 국제해상운송사업 운임협약 규정

구 분		내 용
국제해운조례	제22조	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 국제정기노선경영자간 중국 항구의 정기노선 공회협의, 운영협의, 운임협의 등을 포함한 협의가 설정되었을 경우 협의설정일로부터 15일 이내에 협의 부분을 국무원 교통 주관기관에 등기</li> <li>- 운임계약 및 협약내용의 불공정성, 그 불공정이 발생할 경우의 정부의 조치 등에 대해서는 명문규정 불비</li> </ul>
해운법	제29조	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 외항화물운송사업자(외국인 포함)간의 운임, 배선, 적취, 기타 운송조건에 관한 계약 또는 공동행위가 가능</li> <li>- 다만 협약에 참가하거나 탈퇴하는 것을 부당하게 제한하는 것을 내용으로 하는 협약은 금지</li> <li>- 운임협약을 체결한 때나 협약 내용을 변경한 때에는 그 내용을 해양수산부장관에게 신고.</li> <li>- 운임협약 내용이 협약의 참가 및 탈퇴를 부당하게 제한, 국제협약에 위배, 선박 배선과 화물적재 및 기타 운송조건 등을 부당하게 결정, 운임 또는 요금을 부당하게 인상하거나 운항회수를 감축하여 경쟁을 실질적으로 제한하는 경우에 대해서는 해양수산부장관이 협약의 시행의 중지, 내용의 변경 또는 조정등 필요한 조치를 명령</li> </ul>

#### 4) 인수·합병

중국 국제해운조례에서 보면 국제정기노선사업자는 국무원 교통주관기관에 운임을 등기해야 하고, 주관기관은 전문기관을 지정하여 운임등기를 접수해야 한다(제20조). 또한 등기운임은 공포운임과 협의운임으로 구분된다. 공포운임은 국제선박운송경영자(선사)와 무선박운송경영자가 기재한 운임을 말하며, 협의운임은 선사, 화주, 무선박운송업자 등이 상호 약정한 운임을 말한다. 공포운임은 등기접수일로부터 30일 이후부터 발효되며, 협의운임은 등기접수일로부터 24시간 이후에 발효될 수 있다.

반면 우리나라는 준용규정인 해운법 제18조에 의거, 화물운송사업자가 그 사업을 양도하거나 사망한 때 또는 법인의 합병이 있는 때에는 그 양수인·상속인 또는 합병후 존속하는 법인이나 합병에 의하여 설립되는 법인은 등록에 따

른 권리·의무를 승계하며, 또한 민사소송법에 의한 경매, 파산법에 의한 환가(換價)나 국세징수법·관세법 또는 지방세법에 의한 압류재산의 매각 기타 이에 준하는 절차에 따라 해상화물운송사업의 시설·설비의 전부를 인수한 자는 당해 등록에 따른 권리·의무를 승계한다고 규정되어 있다. 따라서 사업의 양도, 인수·합병, 경매 등에 따른 권리·의무를 승계하도록 규정하고 있을 뿐 이에 대한 정부의 동의나 허가가 없다.

&lt;표 4-9&gt;

중국 및 우리나라의 국제해상운송사업 인수·합병 규정

구 분		내 용
국제해운조례	제24조	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 국제선박운송경영자간 합병, 인수 등은 반드시 국무원 교통주관기관의 동의를 필요</li> <li>- 주관기관은 협의를 접수한 날로부터 60일 이내에 국가의 국제해상운송 발전 정책과 국제 해상운송시장 경쟁현황에 근거 심의하고 동의여부를 결정해야 하며, 이를 서면으로 통지.</li> </ul>
해운법	제26조	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 외항화물운송사업자(외국인 포함)간의 양도, 인수·합병, 경매등의 경우 권리·의무를 승계하도록 규정할 뿐 이에 대한 제한이 없음.</li> <li>- 다만 사업자의 등록내용이 변경되기 때문에 사업의 변경등록을 신청</li> <li>- 다만 제26조2에서는 외국인에 대해서는 내항화물운송사업의 인수·합병을 사실상 억제</li> </ul>

## 5) 금지행위

중국 국제해운조례에서 국제선박운송사업자는 운임덤핑, 지위남용 행위, 기타 운송시장 질서를 문란케하는 하는 행위를 할 수 없으며(제27조), 외국선사의 경우도 본 조례를 준수해야 한다.

우리나라 해운법 제32조는 외항정기운송사업자(외국인을 포함)는 ① 제28조의 규정에 의하여 공표한 운임보다 낮거나 높은 운임을 받는 행위, ② 제28조의 규정에 의하여 공표한 운임보다 낮은 운임을 받기 위하여 이미 받은 운임의 일부를 환급하는 행위, ③ 비상업적인 이유로 하주를 부당하게 차별하는 행위 등을 금지하고 있다. 또한 외항정기운송사업자와 운송계약을 체결한 화주는 운송물건의 품목 또는 등급에 관하여 허위의 운임청구서를 받는 등 부정한 방법으로 공표한 운임보다 낮거나 높은 운임으로 물건을 운송하게 하거나 지



급한 운임의 일부를 환급받아서 아니 된다고 규정하고 있다.

<표 4-10> 중국 및 우리나라의 국제해상운송사업의 금지행위 규정

구 분		내 용
국제해운조례	제27조	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 정상가격 이하의 운임으로 공정경쟁을 방해하는 행위</li> <li>- 허위회계장부계정으로 위탁인에게 할인하거나 화물을 규정이상 위탁받는 행위</li> <li>- 지위를 남용하여 정상가격 이상 혹은 제한적인 조건으로 상대방에게 피해를 주는 행위</li> <li>- 기타 방식으로 교역상대방에게 손실을 주거나 혹은 국제운송시장경제질서를 문란케하는 행위</li> </ul>
해운법	제32조	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 외항정기운송사업자(외국인을 포함)               <ul style="list-style-type: none"> <li>• 공표한 운임보다 낮거나 높은 운임을 받는 행위</li> <li>• 공표한 운임보다 낮은 운임을 받기 위해 이미 받은 운임의 일부를 환급하는 행위</li> <li>• 비상업적인 이유로 하주를 부당하게 차별하는 행위</li> </ul> </li> <li>- 화주는 운송물건의 품목 또는 등급에 관하여 허위의 운임청구서를 받는 등 부정한 방법으로 공표한 운임보다 낮거나 높은 운임으로 물건을 운송하게 하거나 지급한 운임의 일부를 환급받을 수 없음.</li> </ul>

### 3. 국제해상운송보조활동

#### 1) 국제해상운송보조활동의 참여자격 및 허가조건

중국 국제해운조례를 보면 제8조에서 무선박운송사업을 하고자 하는 기업은 국무원 교통주관기관에 선하증권을 등기하고, 80만 위엔에 달하는 보증금을 납부해야 한다고 규정하고 있다.<sup>18)</sup> 또한 국제선박대리업은 고급관리원중 최소 2명이 3년이상 국제해상운송 경영활동경력을 보유해야 하며, 고정된 영업소와 필요한 영업설비를 보유하고 있어야 한다(제9조). 그리고 국제선박관리업도 고급관리원중 최소 2명이 3년이상 국제해상운송 경영활동경력이 있어야 하며, 선박의 종류 및 운항노선에 적합한 선장, 기관장 등 자격증을 소지한 인원을 보

18) 지점을 설치할 때마다 추가로 20만 위엔씩 납부해야 함. 이 보증금은 법정 의무를 이행하지 않거나 의무 이행중 부당하게 발생한 책임 또는 벌금을 납부하는 데 사용됨.

유하고 있어야 한다. 뿐만 아니라 선박관리업무에 상응하는 설비 및 시설을 보유하고 있어야 한다(제11조).

한편 무선박운송사업 및 국제선박대리점업은 자격조건에 관련된 서류를 첨부하여 국무원 교통주관기관에 사업의 등기신청을 해야 하며, 해당기관은 15일 이내에 등기여부를 심사하게 된다. 다만 국제선박관리업의 경우 자격조건에 관련된 서류를 첨부하여 지방정부 교통주관기관에 사업 등기신청을 하면, 해당기관은 15일 이내에 등기여부를 심사한다.

반면 우리나라 해운법 제34조에서는 해운중개업·해운대리점업·선박대여업 또는 선박관리업(이하 ‘해운중개업등’이라 한다)을 영위하고자 하는 자는 해양수산부령이 정하는 바에 의하여 해양수산부장관에게 등록하여야 하며, 등록사항을 변경하고자 할 때에도 등록하여야 한다고 규정하고 있다. 또한 해운중개업등을 영위하고자 하는 자는 해양수산부령이 정하는 시설 및 경영형태를 갖추어야 한다(<표 4-11> 참조).

그러나 해운법 제38조에서는 해운중개업 등의 사업을 영위하는 자가 해운법 또는 법에 의한 명령이나 처분에 위반한 때에는 해양수산부장관이 등록을 취소하거나 6월이내의 기간을 정하여 당해 사업의 정지를 명하거나 1천만원이하의 과징금을 부과할 수 있도록 규정하고 있다.

따라서 우리나라와 중국의 국제해상보조활동의 시장참여조건을 보면 중국이 우리나라보다 훨씬 엄격한 참여조건을 요구하며 시장진입에 있어서도 중국 정부가 심사하여 허가하는 방식을 취하고 있다. 반면 우리나라는 해상화물운송사업과 마찬가지로 일정한 등록조건을 갖춘 기업에게는 사업등록을 주는 등록제를 채택하여 시장진입이 자유로우나 중국 국제해운조례에 없는 대리점, 선박대여, 선박관리 등에 대해서는 계약을 조건으로 하고 있다.

&lt;표 4-11&gt;

## 중국 및 우리나라의 국제해상운송보조활동의 참여조건

구 분		내 용
국제 해운 조례	무선박 국제운송업 (제7,8조)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 국무원 교통 주관기관에 선하증권을 등기하고, 보증금을 납부</li> <li>- 보증금은 80만위엔이며, 매 지점설치시 20만위엔씩 증가</li> <li>- 보증금은 반드시 중국내 은행에 전용계좌를 개설하여 납부.</li> <li>- 보증금의 이자는 경영자 소유로 귀속</li> <li>- 전용계좌는 국무원 교통 주관기관이 관리·감독</li> <li>- 주관기관은 선하증권 등기신청 및 보증금납부관련 서류 제출일로부터 15일 이내에 심의를 종결해야 함.</li> <li>- 이미 등기된 경영자는 국무원 교통 주관기관이 공포</li> </ul>
	국제선박 대리업 (제9, 10조)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 고급관리원중 최소 2명은 3년이상 국제해상운송 경영활동경력자</li> <li>- 고정된 영업장소와 필요한 영업설비를 보유.</li> <li>- 국무원 교통주관기관에 신청해야 하고, 심의기간 15일 이내임</li> </ul>
	국제선박 관리업 (제11, 12조)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 고급관리원중 최소 2명은 3년이상 국제해상운송 경영활동경력자</li> <li>- 선박의 종류 및 노선에 적합한 선장, 기관장 등 자격증을 소지한 인원을 보유.</li> <li>- 국제선박관리업무에 상응하는 설비 및 시설을 보유.</li> <li>- 소재지 성, 자치구, 직할시 인민정부 교통주관에 신청하고, 심의기간은 15일 이내임</li> </ul>
해운법	해운중개업	- 상법상의 주식회사
	해운대리점	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 상법상의 회사</li> <li>- 다음의 1에 해당하는 계약을 체결 <ul style="list-style-type: none"> <li>•해상여객운송사업자(외국인을 포함한다)와의 대리점계약</li> <li>•해상화물운송사업자(외국인을 포함한다)와의 대리점계약</li> <li>•다른 해운대리점업자와의 업무수탁계약</li> </ul> </li> </ul>
	선박대여업	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 해상여객운송사업자와 해상화물운송사업자(각각 외국인 포함)와 선박대여계약을 체결</li> <li>- 총톤수 100톤 이상의 선박이 1척 이상 보유</li> </ul>
	선박관리업	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 상법상의 주식회사</li> <li>- 선박소유자 또는 선박대여업자 등 선박관리를 위탁하고자 하는 자(외국인을 포함)와 선박관리계약을 체결</li> </ul>

## 2) 선하증권 또는 보증금 예치

중국의 무선박운송사업자가 선사와 협의운임을 설정하는 경우 무선박운송업자가 선하증권을 등기하고 그 보증금을 납부해야 하며(제21조), 또한 선하증권을 등기하지 않거나 보증금을 납부하지 않은 경우 무선박운송업을 경영할 수 없다(제26조). 그러나 국제선박대리점업 및 선박관리업에 대해서는 선하증권

등기 및 보증금 납부규정이 없다.

반면 우리나라 해운법을 보면 해양수산부장관은 선박관리업의 안정적 선원관리 등을 위하여 필요하다고 인정할 때에는 선박관리업을 영위하는 자에 대하여 영업보증금의 예치 또는 보증보험에의 가입을 명할 수 있으며, 영업보증금의 예치 또는 보증보험에의 가입에 관하여 필요한 사항은 해양수산부령으로 정한다(제36조). 또한 시행규칙 제33조를 보면 선박관리업의 등록을 한 자가 예치하여야 할 영업보증금 또는 가입하여야 할 보증보험의 금액은 1억원 이상으로 되어 있다.

따라서 중국의 무선박운송사업에 대해서만 선하증권 등기 및 보증금을 납부하도록 되어 있으며, 우리나라는 선박관리업에 대해서만 1억원 이상의 영업보증금을 예치하거나 보증보험에 가입하도록 되어 있다. 그러나 중국의 무선박운송업자가 선하증권을 등기하고 보증금을 납부하는 것은 시장참여조건에 따라 의무적으로 해야 하는 것인 반면 우리나라 선박관리업의 경우는 해양수산부장관이 안정적 선원관리를 위해서만 영업보증금의 예치를 명한다는 점에서 의무사항은 아니다.

<표 4-12> 중국 및 우리나라의 국제해상운송보조활동 선하증권 또는 보증금 규정

구 분		내 용
국제해운조례	제7조	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 국무원 교통 주관기관에 선하증권을 등기하고, 보증금을 납부</li> <li>- 보증금은 80만위엔이며, 매 지점설치시 20만위엔씩 증가</li> <li>- 보증금은 반드시 중국내 은행에 전용계좌를 개설하여 납부.</li> <li>- 보증금의 이자는 경영자 소유로 귀속</li> <li>- 전용계좌는 국무원 교통주관기관이 관리·감독</li> </ul>
	제21조	- 국제선박운송경영자와 무선박운송경영자간의 협의운임을 설정하였을 경우 무선박운송경영자는 반드시 선하증권을 등기하고 보증금을 납부해야 함.
	제26조	- 선하증권을 등기하지 않거나 보증금을 납부하지 않은 경우 무선박운송업무를 경영할 수 없음.
해운법	제36조	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 해양수산부장관은 선박관리업의 안정적 선원관리 등을 위하여 필요하다고 인정할 때에는 선박관리업을 영위하는 자에 대하여 영업보증금의 예치 또는 보증보험에의 가입을 명령</li> <li>- 영업보증금의 예치 또는 보증보험에의 가입에 관하여 필요한 사항은 해양수산부령으로 정함</li> <li>- 시행규칙 제33조는 선박관리업의 등록을 한 자가 예치하여야 할 영업보증금 또는 가입하여야 할 보증보험의 금액은 1억원 이상으로 규정</li> </ul>

### 3) 등록취소

중국 국제해운조례는 무선박운송사업, 국제선박대리점업, 국제선박관리업 등에 대해 상당히 까다로운 참여조건을 충족할 것과 이에 대한 등기신청과 교통주관기관의 심의·인가를 규정하여 시장진입이 어렵게 되어 있으나 법규정의 위반에 대한 벌금을 규정하고 있을 뿐 인가취소 등의 강력한 제재조치는 없는 실정이다.

그러나 우리나라의 경우 해양수산부장관은 해운중개업 등의 사업을 영위하는 자가 이 법 또는 이 법에 의한 명령이나 처분에 위반한 때에는 등록을 취소하거나 6월이내의 기간을 정하여 당해 사업의 정지를 명하거나 1천만원이하의 과징금을 부과할 수 있다고 규정하고 있어 법규정의 위반에 대해 강력한 제재수단을 갖고 있다고 볼 수 있다.

<표 4-13>

중국 및 우리나라의 국제해상운송보조활동 등록취소 규정

구 분		내 용
국제해운조례		- 벌금 및 과징금 외의 별다른 규정없음
해운법	제38조	- 법 또는 법에 의한 명령이나 처분에 위반한 때에는 해양수산부장관이 등록취소를 하거나 6월이내의 기간을 정하여 당해 사업의 정지를 명하거나 1천만원이하의 과징금을 부과

### 4) 국제해상운송보조활동 업무

중국 국제해운조례에 따르면 무선박운송사업은 무선박운송업자가 운송대리인 신분으로 화물운송을 위탁받아 선하증권 또는 기타 운송관련 증서를 발급하고 위탁인으로부터 운송비용을 수취하는 것으로 국제선박운송경영자를 통하여 화물을 운송하는 것이며, 모든 국제해상운송경영활동을 책임지는 것이라고 정의되어 있으며(제7조), 국제선박대리점업은 선박 소유주 혹은 선박 임대인, 선박경영자의 위탁을 받아 선박입출항, 인도, 정박, 하역, 선하증권 발급, 운송계약업무, 세관수속, 운임 및 결산 대리 등을 할 수 있으며(제29조), 국제선박관리업은 선박 매매, 임대, 관리, 수리, 선원 고용·훈련·배치, 기타 선박의 기술보증 및 정상운항에 관련된 서비스업무를 행할 수 있다(제30조).

&lt;표 4-14&gt;

## 중국 및 우리나라의 국제해상운송 보조활동 업무영역

구 분		내 용
국제 해운 조례	무선박국제 운송업 (제7조)	- 운송대리인 신분으로 화물운송을 위탁받아 선하증권 또는 기타 운송관련 증서를 발급하고 위탁인으로부터 운송비용을 수취하며, 국제선박운송업을 통해 화물을 운송하며, 모든 국제해상운송 활동을 책임짐.
	국제선박 대리점업 (제29조)	- 선박의 소유주, 임대인, 선박경영자의 위탁을 받아 다음 업무를 수행 <ul style="list-style-type: none"> <li>•선박의 항구 출입수속, 선박 인도, 정박 및 하역</li> <li>•선하증권 발급, 운송계약, 화물계약업무</li> <li>•선박, 컨테이너 및 화물 세관수속</li> <li>•화물의 도급 및 조직, 화물, 컨테이너운송 위탁 및 중개</li> <li>•운임 및 결산 대리</li> <li>•해상여객운송 대리</li> <li>•기타 관련업무</li> </ul>
	국제선박 관리업 (제30조)	- 선박 소유주, 임대인, 경영자의 위탁을 받아 다음 업무를 수행 <ul style="list-style-type: none"> <li>•선박 매매, 임대 및 기타 선박자산 관리</li> <li>•해상사무, 선박사무 및 수리</li> <li>•선원고용, 훈련 및 배치</li> <li>•선박기술현황 보증 및 정상운행에 관련된 기타 서비스</li> </ul>
해운법 (제2조)	해운중개업	- 해상화물운송의 중개 또는 선박의 대여·용대선 또는 매매를 중개
	해운대리점	- 해상여객운송사업 또는 해상화물운송사업자(외국인을 포함)를 위해 통상 그 사업에 속하는 거래를 대리
	선박대여업	- 해상여객운송사업 또는 해상화물운송사업자외의 자가 그가 소유하거나 소유권을 이전받기로 약정하고 임차한 선박을 타인(외국인을 포함한다)에게 대여
	선박관리업	- 해상여객운송사업·해상화물운송사업 또는 선박대여업자(외국인을 포함)로부터 선박관리·선원관리 및 해상보험 등의 업무를 수탁하여 대행

반면 우리나라 해운법 제2조에 따르면 ‘해운중개업’은 해상화물운송의 중개 또는 선박의 대여·용대선 또는 매매를 중개하는 사업이며, ‘해운대리점업’은 해상여객운송사업 또는 해상화물운송사업을 영위하는 자(외국인운송사업자를 포함한다)를 위하여 통상 그 사업에 속하는 거래의 대리를 하는 사업이며, ‘선박대여업’은 해상여객운송사업 또는 해상화물운송사업을 영위하는 자외의 자가 그가 소유하거나 소유권을 이전받기로 약정하고 임차한 선박을 타인(외국인을

포함한다)에게 대여하는 사업이며, ‘선박관리업’은 해상여객운송사업·해상화물운송사업 또는 선박대여업을 영위하는 자(외국인을 포함한다)로부터 선박관리·선원관리 및 해상보험 등의 업무를 수탁하여 대행하는 사업을 말한다.

#### 4. 외국인투자

중국 국제해운조례의 제4장(제31조 ~ 제34조)은 외국인 투자에 관련한 내용을 규정하고 있다(<표 4-15> 참조). 우선 구체적으로 말하자면 외국인은 국제선박운송사업, 국제선박대리사업, 국제선박관리사업, 국제화물하역사업, 국제화물창고업, 국제해운 컨테이너부두 및 야적장 등의 사업을 하고자 하는 경우 국무원 교통주관기관의 허가를 받아야 한다.

허가를 받은 외국인 투자자는 관련 법률, 행정법, 기타 국가 규정에 의거 중외합작경영기업 혹은 중외합작경영기업을 설립할 수 있으나(제32조) 창고업의 경우에는 외자기업을 설립할 수 있다.

또한 국제선박운송사업이나 국제선박대리사업의 경우 중외합작경영기업이나 중외합작경영기업 모두 외국인 투자지분이 49%를 초과할 수 없으며, 대표이사 와 사장은 합자 혹은 합작 쌍방이 협의하되 중국측이 지정한 사람이 맡게 된다.

그리고 합자기업, 합작기업, 외자기업이 설립된 경우에는 화물의 집하, 해운대리, 기타 해운관련 영업활동 등의 일상업무를 할 수 있으나, 중국내에 기업을 설립하지 않은 경우에는 이러한 일상업무를 중국의 국제선박대리경영자에게 업무를 위탁해야 하며(제33조), 외국의 국제선박운송업자나 국제해운보조기업은 국무원의 교통주관기관의 허가를 얻어 중국내 사무소를 설립할 수 있으나, 이 사무소는 경영활동에 종사할 수 없다(제34조).

반면 우리나라 해운법에서는 외국인 투자에 대해 다음을 제외하고는 특별한 것이 없다. 해운법 제26조2에서는 국내항과 외국항 또는 외국항간에서 해상화물운송사업을 영위하는 외국인이 그 사업에 부수되는 업무를 수행하기 위하여 국내에 지사를 설치하고자 하는 때에는 해양수산부장관에게 신고하도록 하고 있으며, 외국인 해상화물운송사업자에 부수되는 업무의 범위 기타 필요한 사항은 해양수산부령으로 정한다. 또한 시행령 제18조2에서는 외국인 해상화물운송사업자에 부수되는 업무의 범위는 화물집하, 운항계획의 신고, 운임의 공표 및

입출항신고 등 해상화물운송사업의 활동과 직접 관련된 업무로 규정하고 있다.

<표 4-15> 중국 및 우리나라의 국제해상운송 및 보조활동에 대한 외국인투자규정

구 분		내 용
국제해운조	외국투자자 경영범위 (제32조)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 외국인은 국무원 교통주관기관의 허가를 거쳐 관련법률, 행정법 및 국가 기타 관련 규정에 의거 중외합자경영기업 혹은 중외합작경영기업을 설립</li> <li>- 국제선박운송, 국제선박대리업무를 경영하는 중외합자경영기업 및 중외합작경영기업의 외국투자자 지분비례는 49%를 초과할 수 없음.</li> <li>- 국제선박운송부문에서 중외합자 및 중외합작국제선박운송기업의 이사회 대표이사과 사장은 중외합자, 합작 쌍방이 협의한 후 중국측이 지정함.</li> </ul>
	외국투자자 업무 (제33조)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 외국투자자는 국무원 교통주관기관의 허가를 거쳐 중외합자경영기업, 중외합작경영기업, 외자기업을 설립</li> <li>- 화물집하, 해운대리 및 기타 해운관련 영업활동 등의 일상업무 서비스를 제공</li> <li>- 중국내에 중외합자경영기업, 중외합작경영기업, 외자기업이 설립되어 있지 않을 경우 반드시 중국의 국제선박대리경영자에게 업무를 위탁.</li> </ul>
	중국내 사무소 설립 (제34조)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 외국 국제선박운송경영자 및 외국 국제해운보조기업은 국무원 교통주관기관의 허가를 거쳐 법에 의거하여 중국내 상주 사무소를 설립</li> <li>- 외국 국제선박운송경영자 및 외국 국제해운보조기업이 중국 내 설립한 상주 사무소는 경영활동에 종사할 수 없음.</li> </ul>
해운법	외국인의 국내지사 설치 (제26조2)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 국내항과 외국항 또는 외국항간에서 해상운송사업을 영위하는 외국인이 그 사업에 부수되는 업무를 수행하기 위하여 국내에 지사를 설치하고자 하는 때에는 해양수산부장관에게 신고</li> <li>- 외국인 해상화물운송사업자에 부수되는 업무의 범위 기타 필요한 사항은 해양수산부령으로 규정</li> <li>- 시행령 제18조2는 외국인 해상운송사업자에 부수되는 업무의 범위를 화물집하, 운항계획의 신고, 운임의 공표 및 입출항신고 등 해상화물운송사업의 활동과 직접 관련된 업무로 규정</li> </ul>

## 5. 조사 및 보고·검사

중국 국제해운조례 제5장(제35조~제41조)은 교통주관기관의 조사활동 및 사후처리활동에 대해 규정하고 있다(<표 4-16> 참조). 우선 중국 국무원의 교통



주관기관은 이해관계인의 요구가 있는 경우 공정경쟁을 해치는 상황에 대해 조사를 하게된다(제35조). 이러한 조사는 국무원 교통주관기관이 공상행정관리국 및 가격관리기관과 공동으로 실시하게 된다(제36조).

<표 4-16> 중국 및 우리나라의 해상운송 및 보조활동에 대한 조사, 보고·검사 규정

구 분		내 용
국제 해운 조례	조사대상 (제35조)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 국제선박운송경영자간 체결한 협의 등이 공정경쟁에 손실을 줄 가능성이 있는 경우</li> <li>- 국제선박운송경영자가 각종의 연합체와의 협의를 통해 중국 항구의 1개 노선의 운송대리가격이 1년 연속 노선 총운송량의 30%를 초과하여 공정경쟁을 저해할 수 있는 경우</li> <li>- 조례 제27조 금지규정에 해당하는 행위</li> <li>- 국제 해운시장의 공정경쟁을 저해할 수 있는 기타 행위</li> </ul>
	조사기관 (제36조)	- 국무원 교통주관기관이 조사할 경우 반드시 국무원 공상행정관리국과 가격관련기관(이하 조사기관)이 공동으로 실시
	조사반 (제37조)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 조사반은 최소 3인으로 구성하며 필요에 따라 전문가 초빙가능</li> <li>- 조사반은 조사를 실시하기 전에 조사목적, 조사인원, 조사기간을 사항을 피조사인에게 통지</li> <li>- 조사기간은 최대 1년. 필요시 조사기관의 동의를 거쳐 6개월연장</li> </ul>
	조사활동 (제38조)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 조사반은 업무와 관계있는 단위, 개인현황 및 증서, 협의, 계약서, 회계장부, 팩스 등 관련자료를 열람, 복사할 수 있음.</li> <li>- 조사반은 반드시 피조사인, 관계 단위 및 개인의 상업비밀은 보호</li> </ul>
	피조사인 (제39조)	- 피조사인은 반드시 조사를 접수, 조사를 거절하거나 사실을 은폐 혹은 허위로 보고할 수 없음.
	조사후 조치 (제40조)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 조사종결시 조사기관은 조사결과를 작성해야 하며, 서면으로 피조사인, 이해관계인에게 통지</li> <li>- 공정경쟁을 저해한 사실에 대해서 조사기관은 관련협의 수정명령, 정기노선 운행횟수 제한, 가격중지 혹은 접수한 운임의 일시중지명령을 할 수 있음</li> </ul>
해운법	이의제기 (제41조)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 조사기관은 금지성 제한조치를 결정하기 전 반드시 당사자에게 의견을 제출할 수 있는 권리가 있음을 통지</li> <li>- 당사자가 권리를 요구할 경우 의견을 제출하도록 조치</li> </ul>
	보고/검사 (제56조)	- 해상운송의 질서 등을 위하여 필요한 때에는 해운업자 또는 화주에게 그 업무에 관한 보고 또는 서류의 제출을 명하거나 소속 공무원으로 하여금 선박·사업장 기타의 장소에서 장부·서류 기타의 물건을 검사

그리고 조사기관은 최소 3인 이상의 조사반을 구성하여 실행하게 되며, 사전에 조사목적, 조사인원, 조사기간 등을 피조사인에게 통지하게 된다(제37조). 아울러 조사활동은 최대 1년, 조사기관의 동의를 거쳐 6개월로 연장가능하며, 조사반은 관련 서류 및 장부를 열람 또는 복사할 수 있으나 피조사인의 상업비밀을 보호해야 한다(제38조). 피조사인은 반드시 조사에 응해야 하며, 조사를 거절하거나 사실을 은폐 혹은 허위보고를 할 수 없다(제39조).

조사기관은 조사결과를 작성하여 피조사인 및 이해관계자에게 통보해야 하며, 조사결과 공정경쟁을 저해한 사실이 드러나면, 조사기관은 시정명령 또는 활동의 중지 또는 제한을 명령할 수 있다(제40조). 그러나 조사기관은 이러한 조치를 취하기 전에 당사자로 하여금 이의를 제기할 수 있도록 해야 한다(제41조)

반면 해운법은 선사, 화주가 공정경쟁 상황을 저해하거나 법규정에 규정된 위반행위를 하는 경우를 조사할 수 있도록 하는 제56조를 제외하고는 특별한 규정이 없다. 해운법 제56조에서는 해양수산부장관은 해상운송의 질서 등을 위해 필요한 때에는 해운업자 또는 화주로 하여금 그 업무에 관한 보고 또는 서류의 제출을 명하거나 소속 공무원으로 하여금 선박·사업장 기타의 장소에서 장부·서류 기타의 물건을 검사하게 할 수 있으며, 검사를 하는 공무원은 그 권한을 표시하는 증표를 관계인에게 제시하도록 규정하고 있다.

물론 해운법에도 선사, 대리점, 화주 등의 불공정거래나 법규 위반행위에 대한 벌금, 과징금 등의 처벌규정이 있다. 그러나 중국에 비해 조사권한이 약하여 선사 및 화주의 불공정행위나 법규 위반에 대한 강력한 대응이 어렵다. 그러나 해운법의 조사규정이 중국 국제해운조례보다 약한 것은 시장 및 기업에 대해 강력한 통제를 행사하는 중국과 달리 우리나라는 시장 및 기업에 상당히 개방적인 시각을 갖고 있는 것에서 기인하는 것이다.

## 제 5 장 국제해운조례가 해운환경에 미치는 영향

### 1. 해운조례 이전의 해운 규제정책

#### 1) 해운시장 접근 규제

중국은 1978년 이후 개혁·개방정책을 추진하면서 해운산업에 대해서도 일련의 규제완화 및 시장개방을 확대해 왔다. 그러나 법률상으로 자국 해운산업에 대한 지원 및 보호정책을 철폐했음에도 불구하고 중국은 외국 해운기업들에 대해 관행적인 차별대우를 유지하였다.

미국 연방해사위원회(FMC)가 조사한 결과에 따르면, 중국은 선박의 입출항 및 화물 하역, 내륙운송, 지사의 설립, 영업, 중국/대만간 해상운송 등에 있어서 관행적으로 외국선사를 차별대우하고 있다고 지적하였다.<sup>19)</sup> 그리고 이러한 차별대우로 인해 중국선사는 외국 선사보다 매우 유리한 여건에서 활동을 한다는 것이다.

외국선사들에 대한 중국의 규제는 시장접근에서부터 시작된다(<표 5-1> 참조). 시장접근에 있어서 외국선사들에 대한 중국의 차별대우가 가장 심하게 나타나는 부분은 영업망 구축이다. 중국 정부는 외국선사들의 영업망 구축에 대해 장소, 금전, 시간 등 모든 수단을 모두 활용하고 있다. 우선 외국선사들은 월 1회 이상 선박이 기항하는 항만에만 영업소를 설치할 수 있다. 따라서 외국선사들은 환적운송으로 연결되는 항만 즉 자사선박이 직접 기항하지 않는 항만이나 도로나 철도로 연결될 수밖에 없는 내륙지역에서는 영업망을 설치하기 어려워지는 것이다. 즉 중국 정부는 외국선사의 시장접근을 지리적으로 제한하는 것이다.

또한 중국 정부는 외국선사들이 직접 영업하는 것을 규제하고 있다. 외국 선사가 화주를 상대로 직접 영업을 하려면 현지법인을 설립해야 하는데 중국 정부는 일정 수준 이상의 자본금을 요구하는 금전적 규제를 하고 있으며, 동시에

---

19) [www.marad.or](http://www.marad.or)

현지법인을 설립하더라도 처음 1년간을 대리점영업체제를 강요하고 있다. 즉 시장접근의 시간적 규제를 하고 있는 셈이다.

중국의 시장접근 규제는 영업활동을 제한하는 직접적인 조치도 시행하고 있는바, 대리점 대표는 중국인으로 임명하도록 강제하고 있으며, 대리점의 영업 규모를 제한하기도 한다. 또한 포워딩업체에 대한 규제로 인해 B/L 발급이나, 세관업무도 제한을 받는 실정이다.<sup>20)</sup>

중국 정부는 한·중간의 해운협정에 근거하여 제3국 선사의 한/중항로 개설에 대해서도 억제하고 있다. 그리고 한·해운협정에 상관없이 중국의 수출입화물이 외국항만에서 환적되는 것도 억제하는 정책을 실시하고 있다.

&lt;표 5-1&gt;

중국의 해운시장 접근 규제

규제항목	규제내용	문제점
지리적 제한 (영업소 개설)	- 외국선사에 대하여 선박이 월1회 이상 직접 기항하는 항만에 한하여 영업소 개설을 허용	선박이 기항하지 않는 지역에는 영업소 개설이 어려워 영업활동이 제약됨
투자규모 제한 (지사 설치)	- 지사설치에 일정수준 이상의 투자를 의무화	현지법인 설립을 어렵게 함 외국선사 영업망 구축을 제한
시간적 제한 (지사 설치)	- 지사 설치시 영업대리점 체제를 1년 이상 유지하도록 규정	외국선사의 영업 직영체제를 어렵게 함
활동제한 (대리점/포워딩)	- 대리점 영업규모를 제한하고 - 중국 대리인의 이용 등을 의무화 - 포워딩활동 제한되어	영업의 한계 B/L 발급 또는 세관업무 수행이 불가능
한중항로 진입장벽	- 한중간의 해운협정에 의해 제3국선사의 한중항로서비스 개설 및 T/S서비스 거부	영업기회 제한

## 2) 정기선해운 규제

정기선해운에 대한 중국의 규제는 항로개설 또는 변경사항, 허가심사기간, 허가신청행정사항 등으로 구분해볼 수 있다(<표 5-2> 참조).

중국은 정기선 항로 개설을 허가사항으로 관리하고 있다. 기존 항로의 기항지나 선박운항일정을 변경하는 것도 허가사항으로 규정하고 있다. 우리나라,

20) 眞 虹, 「建立中日韓共同航運市場的研究」, 동북아 공동해운시장 장애요인 국제세미나, 한국해양수산개발원, 2001. 12. 19.

일본, 홍콩, 대만, 미국, EU 등 많은 해운국들은 항로 개설이나 변경에 대해 정부가 크게 간여하지 않는다. 그러나 중국은 선박의 기항지나 운항일정까지 간여하고 있다. 허가제는 기업의 서비스 자율성을 크게 저해한다. 즉 선사간의 서비스 경쟁이 제한을 받는다. 특히 중국의 허가제에서는 자국선사와 외국선사가 차별적으로 취급받을 개연성이 높은 것으로 인식되고 있다.

또한 외국선사는 항로 개설이나 항로변경에 관한 허가신청을 직접하지 못하고 중국 대리점을 통해서만 할 수 있다. 즉 중국 정부가 외국선사의 정기항로 관련 허가신청서를 대리점으로부터 받는 것이다. 그런데 이러한 대리점들은 대부분이 중국 선사의 자회사들이다. 즉 외국선사의 항로변경전략이 중국 선사의 자회사를 통해서 중국 교통부에 접수되는 것이다. 뿐만 아니라 허가신청서에 대한 심사기간이 3개월을 초과하지 못하도록 규정<sup>21)</sup>되어 있음에도 불구하고 중국 정부가 허가하기까지 소요되는 시간은 대부분 3개월을 초과한다는 것이다.

&lt;표 5-2&gt;

중국의 정기선해운 규제

규제항목	규제내용	문제점
정기선 항로 개설 및 변경 규제	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 교통부의 허가 사항임</li> <li>- 신규항로를 개설할 경우 교통부의 허가를 받아야 함</li> <li>- 기존항로의 기항지 변경이나 선박 운항 일정의 변경도 허가를 받아야 함</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 서비스의 자율성 제한</li> <li>- 선사간 서비스 차별화 제한</li> <li>- 허가제는 자국선사와 외국선사를 차별할 개연성 있음</li> </ul>
허가심사 소요시간 과다	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 심사과정이 3개월을 초과할 수 없도록 규정되어 있음</li> <li>- 그러나 심사기간이 3개월을 크게 초과함</li> <li>- 허가처리에 19개월이 소요되는 사례도 발생</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 허가 행정이 규정대로 이루어지지 않으므로써 행정의 예측성과 투명성이 취약함</li> <li>- 장기간 심사로 서비스전략의 신속한 수정이 불가능함</li> </ul>
중국 대리점을 경유하는 허가행정	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 외국선사는 허가신청을 직접 하지 못함</li> <li>- 중국 국영 선박대리점을 통해서만 신고하여 허가 받아야 함</li> <li>- 선박 대리점은 대부분 중국 선사의 자회사임</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 허가신청 내용이 COSCO 나 Sinotrans사에 노출될 개연성 있음</li> <li>- 행정처리가 지연되는 상황에서 전략정보가 경쟁기업에 누출되면 전략차질 초래</li> </ul>

21) Ibid.

이상과 같은 허가행정에 대해 외국선사들은 항로운영전략을 탄력적으로 추진할 수 없을 뿐만 아니라 자사의 항로전략이 경쟁업체인 중국선사에 누출될 수 있는 것으로 인식하고 있다.

### 3) 기타 해운 규제

중국은 1997년 상해해운거래소를 설립하여 정기선해운에 종사하는 선사들로 하여금 운임을 신고하도록 하고 있다(<표 5-3> 참조). 이러한 운임신고제는 상당수의 국가들이 시행하고 있는 사항이다. 그런데 중국은 선사들의 운임율표 뿐만 아니라 계약운임에 대해서도 신고하도록 함으로써 운임계약의 비밀에 간여한다는 지적을 받고 있다.

그러나 중국의 규제 중 더욱 큰 문제는 선박의 항만 입출항 및 화물하역부문에서 발생한다. 외국선사는 중국 소재 대리점사, 중국 터미널 운영사 등과 3자간 하역계약을 체결해야 한다. 이 계약서에는 기항선박의 명세, 운항일정, 선적 또는 하역 화물의 예상량 등을 기재하여야 한다. 뿐만 아니라 선박별 예상 수익성, 선하증권, 운임 등 계약의 상업적 비밀사항까지 기재하여 교통부의 허가를 받아야 한다.

<표 5-3>

기타 중국의 해운규제

규제항목	규제내용	문제점
운임·해운 거래 신고	- 1997년 설립된 상해해운거래소(SSEX)에 운임 및 해운거래 신고를 의무화	상거래의 비밀유지 어려움 가격경쟁 자율성 제약
항만관련 계약내용 허가	- 항만이용과 관련하여 운항선사, 선박대리점, 터미널운영사 등 3자간 계약을 체결하도록 규정 - 선박명세, 기항항만, 선박운항일정, 적·양하 화물의 예상량, 선박별 수익성분석, 선하증권, 운임 등 계약내용에 대해 교통부의 허가를 의무화	외국선사의 비즈니스비밀이 중국 선사에 노출될 개연성 있음

## 2. 중국 해운조례에 대한 미국의 평가<sup>22)</sup>

### 1) 해운조례 이전의 중국해운정책에 대한 평가

중국은 WTO 미가입국으로서 해운서비스 자유화협상에 참여하고 있지 않았으나 미국은 중국의 자국 해운산업 보호·지원 관행에 대한 일련의 대응조치를 강구하였다. 미국은 중국이 외국 해운기업에 대해 심각한 차별대우를 하고 있는 것으로 평가하고 3년에 걸친 양국간 해운회담을 통해 외국선사 차별정책의 시정을 요구해왔다.

그러나 미국은 중국이 차별적 해운정책의 시정에 성의를 보이지 않을 것으로 판단하고 미국에 기항하는 중국 선박에 대한 보복조치를 검토하는 적극적인 대응과정에 돌입하였다. 즉 미국 연방해운위원회(Federal Maritime Commission : FMC)는 중국의 심각한 차별정책에 대한 보복조치로 중국시장의 포워딩업, 대리점업, 선박관리업, 복합운송업 등에 대한 일체의 통제권을 확보하고 있는 COSCO 및 Sinotrans사를 중심으로 하는 중국선박에 대해 미국항만 입항금지, 운임지불정지 명령, 미국항만 입항시마다 최고 1백만 달러의 벌금을 부과하는 등의 강력한 제재조치를 검토한 바 있다.

또한 미국 FMC는 1998년부터 지금까지 중국의 해운정책과 시장관행에 대한 정보를 수집해왔다.<sup>23)</sup> FMC는 중국에서 사업인가를 받아 영업을 하고 있거나 사업면허를 취득하려고 하는 자국 선사, 대리점, 선박관리업체, 복합운송업체 등 해운·항만관련 기업들에게 사업면허 취득과정에서 외국선사에게 불리하게 적용되는 절차, 영업범위 제한, 각종 신고사항, 선박운항정보 제공 등에 대한 차별대우나 규제, 관행, 그리고 이들 기업이 접촉한 중국 정부, 지방정부, 항만당국, 선사의 인물들에 대한 상세한 정보를 제공받아 왔다.

그러나 중국이 WTO 가입을 위해 새로운 해운규정을 준비하고 있다는 상황을 고려하여 대응조치의 실행을 보류하였다.

22) 미국 연방해운위원회([www.fmc.gov/](http://www.fmc.gov/))와 교통부 해사청([www.marad.dot.gov/](http://www.marad.dot.gov/)) 홈페이지 참조.

23) FMC, *Shipping Restrictions, Requirements and Practices of The People's Republic of China*, [www.fmc.gov/](http://www.fmc.gov/)

## 2) 중국의 국제해운조례에 대한 평가

중국이 2002년 1월 1일부터 국제해운조례를 발효시키자 미국 정부는 이 조례의 내용을 예의 검토한 후 FMC가 평가한 중국의 ‘국제해운조례’의 문제점은 크게 다음과 같이 정리될 수 있다(<표 5-4> 참조).

<표 5-4> 미국이 지적하는 중국 국제해운조례의 문제점

규제항목	규제내용 및 문제점
사업허가 기준	- 사업면허 부여시 허용되는 영업활동 범위 및 금지활동, 사업면허 취득요건, 면허가 보류 또는 거부되는 조건, 면허 보류 또는 거부시 외국인 사업면허 신청자의 청원권 등이 불명확함
현지사무소 서비스	- 중국내 현지사무소의 설치를 허용하는 경우에도 현지사무소가 제공하는 서비스의 지리적 범위와 종류를 제한함 - 해상운송업체, NVOCC, OTI 등이 중국에서 복합운송서비스를 제공하는 것이 사실상 불가능함
운임등기	- 운임을 국무원 교통주관기관에 등기하고, 반드시 등기된 운임을 집행하도록 규정함 - 운임수준에 대한 정보노출은 화주와의 신뢰성 있는 거래를 어렵게 하여 외국선사의 화물유치가 곤란함
외국인투자	- 외국인이 중국내 해상운송 및 관련사업을 하기 위해서는 중국 기업과의 합자 혹은 합작을 통해서만 가능함 - 합자기업 및 합작기업의 외국인 지분범위를 제한, 경영권 확보가 곤란하여 외국인 투자가 어려움
해운대리점 서비스	- 외국선사는 소수의 해운대리점업체를 통해서만 영업활동을 하도록 되어 있어 높은 수수료를 부담 - 중국선사들에게는 직접적인 영업활동이 가능하도록 해운대리점업무를 허용하여 화물유치에 있어 외국선사보다 매우 유리

첫째는 사업인가부문의 문제점이다. 외국 해운관련기업이 중국에서 사업면허를 신청할 경우 허용되는 영업활동의 범위, 금지활동, 사업면허 취득 요건(선박의 국적, 투자범위 등), 인·허가의 보류 또는 거부되는 조건, 인·허가의 보류 또는 거부시 외국인 사업신청자의 청원권 등이 불확실하다고 보고 있다.

둘째, 중국내 현지사무소의 설치를 허용하는 경우에도 현지사무소가 제공하는 서비스에 대해 지리적 범위와 종류를 제한하고 있어 해상운송업체, NVOCC, OTI(Ocean transport intermediaries) 등이 중국에서 복합운송서비스를 제



공하는 것이 사실상 불가능하고 판단하고 있다.

셋째, 국제해상운송업체 및 NVOCC에 대해 운임을 국무원 교통주관기관에 등기하고, 반드시 등기된 운임을 집행하도록 규정하고 있다. 그러나 운임수준에 대한 정보노출은 화주와의 신뢰성 있는 거래를 어렵게 하여 화물유치가 곤란하고, 또한 등기운임의 미준수에도 적합한 처벌규정이 없다는 점에서 별로 실효성이 없다고 보고 있다.

넷째, 외국인투자자에 관한 것으로 외국인이 해상운송 및 관련사업을 하는데 있어서 중국 기업과의 합자 혹은 합작 없이는 불가능하고 또 합자기업 및 합작기업의 외국인 지분범위를 제한하여 경영권을 보유할 수 없도록 함으로써 해상운송 및 관련사업에 대한 외국인투자가 곤란한 것으로 판단하고 있다.

다섯째, 현지법인을 설립하지 않은 외국선사가 중국에서 영업활동을 하기 위해서는 극소수의 대리점업만을 이용하게 되어 높은 수수료를 부담할 수밖에 없고, 중국 선사들에게는 직접 영업활동이 가능하도록 해운대리점 업무를 허용하기 때문에 외국선사는 화물유치에 있어 중국선사보다 불리하다고 판단하고 있다.

이러한 중국 해운규제의 문제점에 대해 미국 FMC는 중국 정부가 외국기업에게 차별적으로 적용하는 법 절차, 영업범위 제한, 각종 신고사항, 선박운항정보 제공 등에 대한 불공정 규제 또는 관행 등에 대해 공개적인 정보수집 절차에 돌입하였다.<sup>24)</sup> 이러한 정보수집은 중국에서 사업을 수행하고 있거나 사업면허를 취득하려고 하는 모든 외국선사, 대리점, 선박관리업체, 복합운송업체 등을 대상으로 실시된다.

이에 따라 2002년 5월 북경에서 미국은 중국 정부와 중국 해운규정의 개혁과 불공정 관행철폐를 위한 공식회담을 가졌다. 최근 미국 교통부 산하 해사청(Maritime Administration : MARAD은 선사, NVOCC, OTI, 복합운송업체 등과 회의를 갖고 중국 정부가 외국 기업에 가하는 영업활동상의 각종 제약요인을 파악하고, 이를 해소하기 위해 중국 정부와 협상을 지속해 나갈 것이라고 밝힌 바 있다.

24) *Federal Maritime Commission Issues Notice of Inquiry on Restrictive Shipping Practices in People's Republic of China*, March 12, 2002.

### 3. 중국 국제해운조례의 문제점

중국은 WTO 가입을 계기로 ‘국제해운조례’를 제정한 이후에도 외국 선사의 중국 해운시장 진입 및 영업활동을 제한하는 중요한 규제들이 남아 있다. 이를 간단히 요약하면 사업허가기준의 주관성, NVOCC의 활동관련 규정 미비, 운임 등기관 관련 사항, 현지사무소 활동 제약, 외국인의 투자제한, 외국선사의 화주접근 제한 등이다(<표 5-5> 참조).

&lt;표 5-5&gt;

국제해운조례의 문제점

규제항목	규제내용 및 문제점
사업허가 심사기준 불명확	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 국무원 주관교통기관에 신청하고 필요서류를 제출하면 교통주관기관은 30일내에 허가여부를 결정</li> <li>- 허가심사 고려사항이 ‘중국 국제해운시장 경쟁상황 및 국제해상운송 업무 발전’으로 되어 있어 심사기준이 불명확</li> </ul>
NVOCC의 영업활동규정 미비	<ul style="list-style-type: none"> <li>- NVOCC의 사업인가는 국무원 교통주관기관에 선하증권을 등기하고 보증금은 중국내 은행에 납부하면 15일 이내에 등기여부를 결정</li> <li>- NVOCC의 영업활동범위, 금지활동, 영업활동의 요건 등에 대한 명문 규정이 미비</li> </ul>
운임등기	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 외국해운기업은 운임을 국무원 교통주관기관에 등기하고, 반드시 등기된 운임을 집행해야 함</li> <li>- 외국해운기업과 화주의 협의운임에 대한 비밀이 유지될 수 없어 운임경쟁상 중국 선사에 불리함</li> <li>- 등기된 운임을 준수하지 않을 경우 이에 대한 처벌규정 미비</li> </ul>
사무소의 활동 제약	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 외국 국제해상운송 및 관련업체는 국무원 교통주관기관의 허가를 얻어 중국내 사무소를 설치</li> <li>- 사무소는 경영활동에 종사할 수 없다고 규정</li> </ul>
외국인의 지분 제한	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 외국투자자가 중외합자 혹은 합작경영기업을 설립할 경우 외국인 투자지분이 최대 49%로 제한되고 경영권도 사실상 중국인이 보유</li> <li>- 외국인이 단독투자하고 경영권을 가진 해상운송 및 관련사업과 물류사업은 불가능</li> </ul>
외국선사의 화주접근 제한	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 외국선사는 해운대리점업체를 통해서만 영업활동을 하도록 함으로써 화주 접근을 제한 받음</li> <li>- 중국선사인 China Shipping, COSOC 등은 직접적인 영업활동이 가능하도록 해운대리점 업무가 이미 허용되어 있음</li> <li>- 대리점업이 등록제이기는 하나 외국인 투자가 합자 또는 합작으로 제한되어 있고, 참여지분도 49%로 제한됨</li> </ul>

### 1) 사업허가 심사기준의 모호성

중국에 해운회사를 설립하여 국제해상운송에 참여하기 위해서는 국무원 주관 교통기관에 신청하고 필요서류를 제출하면 교통주관기관은 30일 내에 허가 여부를 결정하도록 하고 있다. 그러나 허가 심사시 고려사항이 ‘중국 국제해운 시장 경쟁상황 및 국제해상운송업무 발전’으로 되어 있어 심사기준이 너무 자의적이고 불분명하다.

### 2) NVOCC 활동규정 미비

중국에서 복합운송사업을 하려면 NVOCC를 설립하고 국무원 교통주관기관에 선하증권 등록을 하고 소정의 보증금을 중국내 은행에 예치해야 한다. 그리고 주무기관은 15일 이내에 등기여부를 결정하도록 하고 있다. 그러나 국제해운조례는 NVOCC의 영업활동의 범위, 금지활동, 영업활동을 위한 요건 등에 대한 명문규정이 없어 중국 정부가 외국기업에 대한 차별대우를 할 소지가 있다.

### 3) 운임등기의 문제점

해운조례는 국제해상운송업체 및 NVOCC에 대해 운임(공표운임 및 협의운임)을 국무원 교통주관기관에 등기하도록 하고, 등기된 운임을 반드시 이행하도록 규정하고 있다. 이에 따라 해상운송업체나 NVOCC가 화주와 협의한 계약 운임에 대한 비밀이 보장될 수 없어 외국업체는 중국업체에 대해 운임경쟁을 하기 어려울 수 있다. 중국 정부는 운임의 비밀을 보장할 것이라고 언급하고 있으나 외국의 해운기업들은 중국의 관행에 비추어 신뢰할 수 없다는 입장이다. 미국 해운물류업체가 이러한 문제점을 지적하고 있다.

그리고 등기된 운임을 반드시 준수하도록 규정하고 있으나 위반시 처벌규정이 없기 때문에 규정의 실효성이 의문시된다.

### 4) 현지사무소의 활동과 외국인 투자 제약

국제해운조례 제20조는 외국 국제해상운송 및 관련업체가 국무원 교통주관

기관의 허가를 얻어 중국내 사무소를 설치할 수 있으나 그 사무소는 경영활동에 종사할 수 없다고 규정하고 있다. 외국 운송업체는 현지법인을 설립해야만 영업활동을 할 수 있게 되어 있다.

그리고 외국인 투자자가 해상운송 및 관련사업, 그리고 물류사업에 대해 국무원 교통주관기관의 허가를 얻어 중외합자 혹은 합작기업을 설립할 수 있도록 해운조례는 규정하고 있다. 그러나 외국인 투자지분이 49%를 초과할 수 없고 경영자도 중국인이 말도록 규정하고 있다. 따라서 외국인이 단독투자하고 경영권을 가진 해상운송 및 관련사업, 그리고 물류사업을 수행하기 어려운 실정이다.

## 5) 외국기업의 화주 접근 제한

현지법인을 설립하지 않은 외국 운송기업은 중국에서 직접 영업활동을 하는 것이 불가능하고 반드시 중국의 대리점업체를 통해서 영업을 해야 한다.

그러나 중국의 대리점 시장은 중국 국영기업인 Penavico, Sinotrans 사가 오랫동안 과점해 왔으며 국영선사인 China Shipping사나 COSOC사도 몇 년 전부터 대리점업을 허가 받아 활동하고 있다. 이처럼 과점적인 대리점 시장에서 외국 선사는 중국 대리점을 통해서만 화물을 집하할 수 있기 때문에 화주를 직접 상대할 수 없을 뿐만 아니라 대리점 수수료도 높게 부담해왔다. 반면에 경쟁관계인 중국의 해운기업들은 직접 화주를 상대하면서 영업활동을 전개하고 있기 때문에 외국 운송업체는 상대적으로 불리하다.

국제해운조례는 대리점업을 등록제로 규정하고 있어 대리점업에 대한 신규 진출이 늘어날 가능성은 있으나 중국 정부가 등록제의 취지를 충분히 살릴 것 인지에 대해서도 확신하기 어렵다. 외국선사가 화주를 직접 상대하려면 중국에 대리점업체를 설립해야 하는데 해운조례는 외국인에게 합자 또는 합작투자만 허용하고 있다. 뿐만 아니라 외국인의 지분이 49%로 제한되어 있어 독립적인 대리점업체를 설립하기 어렵다.

## 4. 중국 해운조례가 해운여건에 미치는 영향

### 1) 단기적 영향

중국이 제정한 국제해운조례는 비록 WTO 가입을 인정받기 위해 나름대로 자율화·개방화 의지를 표현했다고 하나 외국 해운관련 기업의 활동여건에는 제한적 효과만 있을 것으로 생각된다. 국제해운조례 제정으로 달라질 수 있는 중국의 해운환경 변화를 사업분야별로 살펴보면 다음과 같다(<그림 5-1> 참조).

#### (1) 국제해상운송부문

국제해운조례는 국제해상운송사업의 경우 허가제를 유지하고 있다. 즉 중국에 설립된 기업이 국제해상운송사업을 영위하고자 하는 경우 중국 교통부의 허가를 받아야 하는 조건에는 변화가 없다. 이 조례에 의한 변화는 정기선운송사업의 경우 허가제를 등록제로 전환시켰다는 점과 외국인이 중국기업과의 합자 또는 합작의 형태로 선사설립에 참여할 수 있게 되었다는 점이다.

<그림 5-1> 중국 국제해운조례 제정이 외국해운기업에 미치는 영향

사업분야	시장진입 조건	외국기업 투자조건	외국기업에 미치는 영향
국제해상운송	허가제 유지	합자 또는 합작 (허가제, 49%)	경영권 제한으로 외국선사 참여 활성화 곤란
국제정기선운송	등록제로 전환 경쟁 촉진	합자 또는 합작 (허가제, 49%)	- 경영권 제한으로 외국선사 합작참여 활성화 곤란 - 중국 선사간 경쟁은 긍정적
NVOCC	등록제(신규사업) 경쟁 촉진	합자 또는 합작 (허가제, 49%)	경영권 제한으로 외국선사 참여 활성화 곤란
국제선박 대리업	등록제로 전환 독과점체제 해소	합자 또는 합작 (허가제, 49%)	- 참여하지 않는 외국 선사는 독자적인 마케팅 곤란 - 독과점 해소는 긍정적
국제선박 관리업	등록제로 전환 경쟁 촉진	합자 또는 합작 (허가제, 49%)	경영권 제한으로 외국기업의 진출 제한

국제해운조례가 제정되기 이전에는 외국 정기선사가 항로를 개설하거나, 개설된 항로의 기항지·운항스케줄·운항선박 등의 변화가 조금이라도 발생하면 정부의 허가를 받아야 했다. 그러나 이 조례가 제정됨으로써 이러한 사항은 등록제로 전환되었다.<sup>25)</sup> 이 조치로 외국의 정기선사들이 중국관련 항로를 운영하는데 있어서는 탄력성을 갖게 될 수 있을 것으로 생각된다. 그러나 대부분의 해운 국가들에서는 이러한 사항이 신고대상조차 되지 않는 것이다.<sup>26)</sup> 따라서 외국선사들의 활동에 큰 영향을 주지는 못할 것으로 간주된다.

또한 이전에는 외국기업들이 중국 내에 선사를 설립하는 것이 불가하였으나 이 조례는 합자 또는 합작의 형태로 선사를 설립할 수 있게 하였다. 그러나 외국인의 지분이 49%로 제한되어 있고 회사 대표는 중국인만이 가능하므로 외국 투자자의 경영권 행사가 곤란하다. 외국 선사들에게는 화주를 상대로 직접 영업할 수 있는 변화가 더욱 중요하다. 따라서 외국 선사들의 직접 영업이 허용되지 않는 한 합작선사의 설립이 크게 활성화되지는 않을 것으로 생각된다. 설혹 외국기업이 중국기업과 합작선사 설립을 추진하더라도 조례상의 심사기준이 객관적이지 못하고 너무 자의적이기 때문에 당분간 쉽지는 않을 것으로 예상된다.

## (2) 무선박국제운송업(NVOCC)

무선박국제운송업(non-vessel-operation common carrier : NVOCC)은 이 조례를 통해 처음으로 규범화된 새로운 개념의 사업분야이다. 우리나라 해운법에도 아직 도입되지 않은 개념이다. NVOCC는 미국의 해운법에 규정된 것으로서 포워딩과 복합운송업을 영위하는 주체이다. NVOCC가 포워딩업체와 다른 점은 책임주체 측면이다. 대체로 포워딩업체는 화주에 대해 직접 책임지지 않는 데 반해 NVOCC는 자기 책임하에 자기 명의의 운송서류를 화주에게 발급하면서 화물 운송권을 인수한다.

중국 해운조례는 NVOCC에게 B/L을 등기하고 1억 2,000만원 상당의 보증금을 예치하도록 규정하고 있다. 따라서 NVOCC는 B/L등기와 보증금예치만 완료하면 무선박운송업을 영위할 수 있다. 그러므로 이 분야의 시장진입은 등록제에 가깝다. 그러나 외국의 NVOCC는 중국에서 직접 영업을 할 수 없다. 중국

25) Ren Jianhua(Deputy Director General of MOC), *China's Shipping Policies After the Entry into WTO*, The 8th Asian Shipping Forum, Seoul, November 20-22, 2002.

26) 우리나라의 경우 1980년대까지 이러한 규제가 시행되었음.

에 설립된 법인만이 할 수 있다. 그리고 외국기업이 중국에 NVOCC 법인을 설립하려면 중국인과 합자 또는 합작을 해야 가능하다. 더구나 외국인의 지분이 49%로 제한되기 때문에 외국기업이 중국내에 독자적으로 NVOCC기반을 구축하기는 어려울 것으로 예상된다. 그리고 그 동안 중국의 인허가 행정관행에 비추어볼 때 중국 정부는 등기서류 심사를 상당히 까다롭게 할 것으로 예상된다.

### (3) 국제선박대리업

해운조례의 제29조에는 대리점업의 영역이 다양하게 규정되어 있다. 즉 선박의 입출항, 도선, 접안, 화물의 하역 등이 대리점의 사업분야로 포함되어 있다. 그리고 선하증권 발급, 운송계약 체결, 선박·컨테이너·화물 등의 통관수속, 운임의 징수 및 결산, 여객수송 대리 등 다양한 활동이 허용된다. 무엇보다도 화주를 상대로 직접 영업할 수 있는 권한이 주어지기 때문에 중국해운시장에서는 아주 중요한 사업분야이다.

이전에는 대리점업이 중국의 Sinotrans사와 Penavico사에게만 허용되어왔다. 그 이후 중국의 선사인 COSCO와 China Shipping사에게는 대리점업을 허용해주었으나 외국기업들에게는 허용하지 않고 있다. 그러나 이들 대리점사들은 대부분 국제화물운송사업을 직접 수행하기 때문에 경쟁관계인 외국선사에게 비협조적인 것으로 알려지고 있다. 그러므로 외국선사들은 불리함을 감수하면서 이들 대리점을 이용하거나 아니면 NVOCC를 이용하고 있다.

이와 같은 상황에서 대리점업이 등록제로 전환된 것은 상당한 의미를 갖는다. 우선 중국기업의 대리점 등록이 증가함으로써 대리점시장은 중국 기업간의 경쟁체제로 전환될 것으로 예상된다. 이러한 경쟁 촉진은 외국 선사들에게 대리점 선택의 폭을 넓혀준다는 점에서 상당한 의의가 있다. 그리고 비록 투자지분이 49% 이내로 제한되기는 하였으나 합작대리점 설립에 참여할 수 있다는 점도 외국 선사들에게는 중요한 변화로 평가된다. 자신이 원하는 기업과 합작대리점을 설립함으로써 화주들에 대한 영업을 직접 수행할 수 있기 때문에 외국기업들의 대리점업 합작투자는 상당히 활성화될 것으로 예상된다.

### (4) 국제선박관리업

해운조례의 제30조에 의하면 선박의 유지·보수, 선원의 고용·유지, 선박의 매매·임대·관리, 기타 해사 및 선박관련 사무 등이 선박관리업의 영역에 포

함된다. 이 분야는 현재까지 외국 선사들의 주된 관심사로 거론되지 않고 있다. 그러므로 단기적으로 볼 때 선박관리업의 등록제 전환이 외국선사들에게 큰 영향을 주지는 않을 것으로 예상된다.

다만 앞으로 외국기업의 중국 선사 설립이 활성화된다면 이 분야도 주요 관심사로 부상할 것이다.

## 2) 해운조례의 중장기적인 영향

중국의 해운규정 정비가 외국선사의 해운환경에 미치게 될 중장기적 영향은 중국이 WTO 가입조건을 얼마나 성실히 이행하느냐에 달려있다. 중국이 WTO 가입 조건을 성실하게 이행한다면 중국 운송시장은 외국인에게 전면 개방될 것이다. 그리고 세계 최대 해운시장으로 성장해가고 있는 중국시장이 전면 개방되고 그에 따라 시장변화에 맞추어 개정되어 간다면 외국선사들의 중국시장 활동에 커다란 영향을 줄 것이다. 우리 선사들도 예외는 아니다. 그러나 그 동안 중국이 시장개방을 아주 느린 속도로 개방해왔다는 점에서 보면 전면 개방을 단정하는 것은 현실적으로 기대하기 어려운 일이다. 그렇다고 중국이 현재의 국제해운조례체제를 계속 유지하는 것도 어려울 것이다. 이러한 상황을 종합해 볼 때 중국은 향후 5년 동안에 상당한 수준의 시장개방을 추진하게 될 것으로 예상된다(<그림 5-2> 참조).

중장기적으로 볼 때 중국의 해운규제완화는 대부분의 사업분야를 등록제 수준으로 전환하는 방향에서 이루어질 것으로 예상된다. NVOCC, 대리점업, 선박관리업 등에 있어서는 부분적으로 신고제가 도입되는 것도 예상해 볼 수 있다. 특히 정기선서비스분야는 완전 자유화되는 것도 가능할 것으로 예상된다. 또한 외국인투자도 완전 자유화는 안되더라도 경영권을 허용하는 수준까지는 자유화될 것으로 예상된다. 중국이 WTO가입 조건을 외국이 양해할 수 있는 수준까지는 이행해야 한다는 측면에서 볼 때 이와 같은 수준의 규제완화가 예상되는 것이다. 그리고 중국으로서도 국제사회에서 영향력을 확대하려면 자국 해운시장의 개방 및 규제완화를 이행할 필요가 있다.



&lt;그림 5-2&gt;

## 중국 국제해운조례의 중장기적 영향

사업 분야	규제완화 전망 (가정)	외국기업 투자조건 (가정)	외국기업 활동
국제해상운송	설립의 등록제 전환 외국선사 영업 허용	투자지분 제한 완화 경영권 허용	외국선사 영업 허용으로 해운업 투자 활성화
국제정기선운송	서비스 자유화	자유화	- 선박 투입 지속 증대 - 경쟁 가열, 운임하락
NVOCC	등록제 유지 또는 신고제 전환	투자지분 제한 완화 경영권 허용	복합운송 참여 활성화 서비스 경쟁 가열
국제선박 대리업	등록제 유지 또는 신고제 전환	투자지분 제한 완화 경영권 허용	- 외국선사 영업 허용으로 중국 대리점 역할 축소 - 외국선사 진출 확대로 대리점 수요 증가
국제선박 관리업	등록제 유지 또는 신고제 전환	투자지분 제한 완화 경영권 허용	외국선사 진출 및 선박투입 확대로 선박관리 수요 증가

이러한 규제완화가 국제해운조례에 반영된다면 중국 해운시장의 여건이 크게 달라질 것으로 예상된다. 가장 중요한 변화로는 외국선사의 영업이 허용됨으로써 중국시장에 대한 선박투입이 증대되고 합작선사 설립도 촉진될 것으로 예상된다. 이러한 규제완화는 대리점의 배타적 권한을 약화시킬 것으로 예상된다. 그러나 외국선사의 진출확대는 대리점 수요를 크게 증가시킬 것으로 예상된다. 이와 같이 대리점의 위상이 달라진다면 중국 정부는 대리점 설립을 신고제로 크게 완화시킬 가능성도 있다.

규제완화가 중장기적으로 미치는 가장 주목할만한 영향은 복합운송분야와 선박관리업부문에서 나타날 것으로 생각된다. NVOCC분야의 개방 및 자유화는 도로, 철도 등의 규제완화와 시너지효과를 창출시킴으로써 중국의 복합운송시장을 크게 발전시키게 될 것으로 예상된다. 특히 중국의 내륙개발정책은 복합운송 수요를 크게 진작시킬 것이므로 수요와 공급 모두 발전 여건이 조성되는 셈이다. 선박관리업의 경우 외국선사의 중국진출 강화 및 선박 투입 확대에 의해 수요가 빠르게 증가할 것으로 예상된다. 그러나 대부분의 국가는 선박관리업의 개방을 서서히 하기 때문에 중국도 선박관리업의 급격한 개방은 하지 않을 것으로 예상된다.

## 제 6 장 중국의 해운규정 정비에 대한 대응방향

규정의 문제는 현실상황에 결부되어야 한다. 따라서 중국의 해운규정 정비에 대한 우리나라의 대응방향은 우리 해운기업들이 중국시장에서 겪고 있는 애로 사항과 결합되어 논의되어야 한다. 이러한 필요성을 감안하여 중국 해운시장에 대한 우리 선사들의 문제의식을 수집하여 분석한 다음 우리나라의 대응방향을 제시하고자 한다.

### 1. 중국시장에 대한 우리 해운업계의 문제의식<sup>27)</sup>

한국과 중국은 해운협정이 체결되어 있으며, 해운협정을 체결한 국가간에는 자국 기업과 상대국 기업을 동등하게 대우하는 것이 통상적인 국제관행이다. 해운협정 체결 이후 현재까지 한/중 정기항로는 선사의 참여, 항로 개설, 선박의 추가 투입 등에 있어서 양국간 긴밀한 협의를 거쳐 원만하게 관리되어 왔다. 즉 양국 선사들이 호혜적인 활동을 해온 것이다. 그러나 상대국에 진출하여 전개하는 시장활동 측면에서는 우리선사들이 차별대우를 받고 있다는 것이 일반적인 시각이다. 즉 중국 해운기업은 한국시장에서 차별대우를 받고 있지 않으나, 우리 선사들은 중국시장에서 중국선사들에 비해 차별적인 조건하에서 활동하고 있다는 것이다. 이하 우리 선사들이 중국 시장에서 겪고 있는 문제점들을 논하고자 한다.

#### 1) 외국선사의 중국 연안 환적 제한

중국 정부는 외항화물이 연안항로를 경유할 경우 외항선을 이용한 환적

---

27) 이 부분에서 논의되는 중국 해운시장의 문제점은 앞서 이미 논의된 문제점들과 중복되는 부분도 있으나, 우리 해운기업이 중국에서 겪고 있는 문제점에 대한 대응방향을 제시한다는 차원에서 다소의 중복을 용인하고자 함. 여기서 논의되는 문제점들은 선주협회를 통해 선사들로부터 서면으로 제출받은 사항임.

(transshipment : T/S)을 허용하지 않기 때문에 외항선사들은 홍콩 등 다른 지역 항만으로 피더운송을 할 수밖에 없어 추가비용이 많이 발생하고 있다(<표 6-1> 참조). 또한 중국항에 기항하는 외국선사는 중국의 피더 운송업체를 통해서만 연안운송을 해야 하기 때문에 중국외항선사보다 연안운송 비용을 높게 부담하고 있다.

통상적으로 많은 나라가 연안운송에 대해서는 외국 운송업체의 참여를 금지하고 있다. 그리고 자국선사라 하더라도 외항선사의 연안수송 참여를 배제시키는 경우가 많다. 그러나 수출입화물의 연안 환적수송에 대해서는 통상적으로 외항선사의 직접 참여를 허용하고 있으며 외국선사와 자국선사를 차별하지도 않는다.

&lt;표 6-1&gt;

연안운송 및 내륙운송시장 개방에 대한 규제

구 분	실 태	문제점
외항선의 연안 환적(T/S)	외항선에 의한 T/S 불허	중국 이외 지역(홍콩)으로 피더운송하는데 따른 추가비용 발생
중국 연안수송	외국선사는 중국 피더운송업체만을 통해 연안운송 실시	직접 연안수송이 가능한 중국선사보다 많은 비용 발생
중국 내륙 보세운송	외국선사의 중국 내륙운송시장 참여를 불허	세관이 내륙지역 보세운송을 불허하므로 효율적인 복합운송서비스 제공 곤란

## 2) 내륙지역 화물의 보세운송 제한

한편 중국 정부는 서부내륙지역 개발을 적극 추진하고 있기 때문에 앞으로 서부내륙지역에 대한 화물운송수요가 급증할 것으로 예상된다. 그러나 중국 세관은 내륙지역의 수출입화물에 대한 보세운송을 불허하고 있기 때문에 외국선사는 현지 내륙운송업체를 이용할 수밖에 없다. 따라서 외국 운송기업은 과도한 내륙운송비를 부담해야 할뿐만 아니라 화주들에게 효율적인 복합운송서비스를 제공하기 곤란한 실정이다.

내륙운송부문에서도 외국 운송기업의 직접 참여를 제한하는 나라는 많다. 그러나 수출화물의 일괄운송을 위한 내륙운송 참여는 통상적으로 허용되고 있으며 외국 기업에 대해서도 차별하지 않는다.

### 3) 영업망 구축의 제한

중국은 외국선사가 현지법인을 설립할 경우 먼저 판사처(주재사무소)를 설립하고 2~3년 후에 현지법인을 설립하도록 하고 있다. 또한 현지법인을 설립하는 경우 설립자본금이 분공사는 12만달러, 총공사(현지법인)는 100만 달러로 과중한 수준이다. 따라서 현지법인 설립에 많은 시간이 소요되어 영업활동에 지장이 많고 설립자본금이 과다하여 중소형 선사에게는 커다란 부담이 되고 있다.

또한 분공사 설립을 허용하는 경우에도 설립신청회사의 모선이 대상항만에 직접 기항하는 경우에만 허용하고 있어 모선이 기항하지 않는 항만에서는 분공사 설립이 사실상 불가능하다.

그리고 중국 정부는 판사처의 주재인원을 5명으로 제한하고 있으며, 5명을 초과하는 경우에는 지방정부가 벌과금을 부과하는 등의 조치를 취하고 있다. 그러나 영업활동을 하지 않는다 하더라도 선박의 입출항이 빈번하여 관리업무가 많은 경우 5명만으로 충분하지 않다. 나아가 시장조사 등 마케팅활동을 적극적으로 하기 위해서는 5명 이상의 주재원이 필요할 수도 있다.

<표 6-2>

영업망 구축 및 해운대리점관련 문제점

구 분	실 태	문제점
현지법인 설립	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 모선의 직기항 항만에만 허용</li> <li>- 판사처 설립후 2년이상 경과 후에 현지법인 설립가능</li> <li>- 설립자본금이 총공사 100만 달러, 분공사 12만달러</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 다른 항만이나 내륙지역 영업망 구축 어려움</li> <li>- 현지법인 설립시간 과다소요로 영업활동에 지장</li> <li>- 설립자본금이 중소선사에게는 과중한 수준</li> </ul>
판사처 인원제한	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 판사처 인원을 5명으로 제한</li> <li>- 5명 초과시 지방정부가 벌과금을 부과</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 업무처리에 부족한 인원임</li> <li>- 시장조사 등 마케팅 어려움</li> </ul>
해운대리점 업무	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 소수의 자격업체만을 이용하도록 강제</li> <li>- 중국 선사에게는 해운대리점 업무를 허용</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 서비스의 질적 저하</li> <li>- 높은 대리점수수료를 부담</li> <li>- 영업비밀의 노출가능</li> <li>- 중국선사보다 불리한 경쟁여건</li> </ul>

#### 4) 해운대리점관련 제한사항

외국선사가 중국에서 영업활동을 하기 위해서는 소수의 대리점업체(Penavico, Sinotrans 등)만을 이용해야 한다. 외국선사가 직접 화주를 상대로 영업을 할 수 없는 것도 문제지만 소수의 국영대리점 업체만을 이용해야 하므로 서비스의 질적 수준을 통제하기도 어려울 뿐만 아니라 과도한 대리점 수수료를 부담해야 한다. 일례로 일본 업체들은 중국에서 지불해야 하는 대리점 수수료가 일본에서 지불하는 수수료의 10배 수준이라고 지적하고 있다.<sup>28)</sup>

반면에 중국은 COSCO, China Shipping 등 자국 선사에게는 해운대리점업무를 허용하고 있다. 따라서 과점적 중국 대리점을 이용해야 하는 외국선사는 직접 화주를 접촉할 수 있는 중국선사보다 크게 불리한 경쟁여건을 감수하고 있는 실정이다. 나아가 외국선사는 자사의 영업전략에 대한 비밀이 누설되는 것으로 효과적으로 방지하기도 어려운 처지에 있다.

#### 5) 세무조사 및 송금 제한

중국 세무당국은 한국선사의 분공사에 대해 연간 1회 세무조사를 실시하고 각종 자료를 제출하도록 요구하고 있다(<표 6-3> 참조). 이는 한·중 이종과세방지협정이 체결되어 있음에 비추어 볼 때 국제관행을 어기는 과도한 조치이다.

외국선사는 중국시장에서 운임을 반드시 미화로 징수한다. 그리고 원칙적으로 운임은 선사 또는 선사가 지정하는 대리점에 지불하도록 규정되어 있다. 그러나 불가피하게 위엔화로 징수된 운임은 미화로 환전하는데 제약을 받으며, 외국으로 송금하기도 어렵다. 그리고 선사 또는 선사가 지정한 대리점이 아닌 다른 업체로 입금되면 해운업의 운임으로 인정하지 않고 부대사업의 소득으로 간주하여 영업세 및 소득세를 부과한다.

반면에 중국선사는 한국에서 징수한 운임수입을 중국으로 송금하는데 있어서 아무런 제한을 받고 있지 않는다. 더구나 한·중해운협정 제6조는 수입을 자유롭게 송금할 수 있도록 규정하고 있다.

28) 小出修三, 「北東アジアにおける共通海運市場の必要性と障害：日本の場合」, 동북아 공동 해운시장 장애요인 국제세미나, 한국해양수산개발원, 2001. 12. 19.

통상적으로 많은 나라는 해운기업들의 부대사업을 인정하고 있으며 수입의 자유로운 송금을 보장한다. 그리고 이중과세방지협정이 체결된 국가간에는 세무조사나 무리한 과세를 지양한다. 한국과 중국간에는 송금의 자유를 보장하는 해운협정이 체결되었으며 이중과세방지협정도 체결되어 있다. 따라서 우리 선사들이 세무조사를 받거나 송금에 제한을 받는 것은 중국의 무리한 조치라고 생각된다.

&lt;표 6-3&gt;

세무조사 및 송금제한

구 분	실 태	문제점
세무조사 및 세금부과	- 한국선사의 분공사에 대해 연 1회 세무조사 - 선사자격 미입증시 영업세 및 기업소득세 부과	- 한중간 이중과세방지협정에 위배 - 부대사업 수행시 선사자격을 인정치 않는 것은 무리
송금제한	- RMB 운입수입 송금제한 - RMB 운입수입은 현지법인 운영비로 지출	- 중국선사는 자유로이 송금 - 한중해운협정 제6조는 자유로운 송금을 보장

## 6) 터미널 운영 및 항만요율 제한

중국 항만당국(특히 상해항)은 외국선박의 기항시 일방적으로 터미널을 지정함으로써 선사의 터미널 선택권을 배제하고 있다.<sup>29)</sup> 이로 인해 외국선사들은 터미널운영회사들과의 협상을 통해 하역요금을 절감할 수 있는 기회를 얻지 못하고 있다(<표 6-4> 참조).

또한 상해항의 경우 ODCY에서 한국선사의 FCL 하역면허를 거부하고 있다. 그러나 국제제적으로 이러한 사례가 극히 드물고 중국 일부 항만에서도 합법적으로 설립한 외국선사의 ODCY에 FCL 하역면허를 부여하고 있는 것을 고려할 때 불합리한 처사이며 선사는 ODCY를 활용하지 못하여 막대한 손실을 보고 있다.

중국은 항만마다 1개의 국영검수업체만이 존재하여 독점적으로 서비스를 제공하고 있다. 중국은 국제해운조례의 발효에 따라 항만별로 서비스의 독점체제

29) 중국 선사는 한국에서 유리한 조건을 제시하는 터미널을 선택하여 이용하고 있음.

를 개선할 것으로 예상되나 완전 개방전까지 수개의 국영검수업체들만 제한적으로 설립하여 운영할 것으로 전망된다. 따라서 검수업의 독과점적 피해는 당분간 지속될 것으로 예상된다.

또한 중국은 국내운송의 하역비를 국제운송보다 40~50% 할인해 주고 있으며, 국내운송은 자국선사에게만 허용하고 있다는 점에서 외국선사는 매우 불리한 실정이다. 중국선사들은 국내운송 하역비의 절감혜택을 통해 국제운송 하역비를 크게 인하할 수 있기 때문에 외국선사에 비해 비용경쟁력이 훨씬 강한 실정이다.

<표 6-4> 터미널 운영 및 항만 효율에 대한 규제

구 분	실 태	문제점
선사의 터미널 선정권	외국선사의 터미널 선정권 배제 (국영·민영 구분없이 적용)	터미널운영회사들과 경쟁협상을 통한 하역비 절감기회 박탈
한국선사 ODCY의 FCL 하역면허	상해항은 한국선사가 설립한 ODCY의 FCL 하역면허 불허	ODCY의 유희화로 막대한 고정비용의 회수 불가능
검수업의 독점	- 중국은 항만마다 1개 국영검수업체만 면허를 허용 - 향후 완전시장개방에 대비, 복수의 국영검수업체 설립	검수업 독점으로 높은 효율 부담과 서비스의 질적 향상 곤란
국내운송 및 국제운송하역비 차이	- 국내운송 하역비를 국제운송 하역비보다 40~50% 할인 - 국내운송은 중국선사만 참여	중국선사는 국내운송 하역비 절감을 국제운송 하역비 인하에 활용하여 경쟁력 강화

## 7) 통관의 문제점

카페리선이 중국 항만에 기항하는 경우에는 화물이 당일 통관하나 컨테이너선이 기항하는 경우에는 화물통관에 1~2일이 소요되며 선적서류에 오류가 있을 경우 최대 일주일도 소요되고 있다(<표 6-5> 참조). 특히 원자재화물의 통관이 지연될 경우 공장가동에 심각한 장애가 발생하기도 한다. 상해항의 경우 통관을 거친 화물이 선박의 적재용량을 초과하거나 기타 이유로 다음 항차에 선적되는 경우 해당화물에 대해 재통관 절차를 의무화하고 있다.

또한 EDI 기능을 해운대리점에만 부여하고 있으며 EDI 업무의 완전자동화가

이루어지지 않아 세관에서 입력한 선적사항을 터미널에서 다시 입력하는 등 불필요한 업무가 많은 실정이다. 특히 화물선적이 다음 입항 선박으로 넘어가는 경우 선박의 이름만 변경하면 해결될 수 있음에도 불구하고 해당화물의 선적내용을 네번까지 입력하는 사례도 발생하게 된다.

&lt;표 6-5&gt;

통관업무에 대한 규제

구 분	실 태	문제점
통관속도	- 카페리선 화물은 당일통관하나 컨테이너선 화물은 통상 1~2일 소요 - 선적서류 오류 발생시 1주일 소요	원자재화물의 통관 지연시 공장가동에 막대한 장애를 초래함으로써 손실 발생
선적 지연화물의 재통관	- 선적공간 부족이나 기타 사유로 화물선적이 다음 항차로 연기되면 화물을 다시 통관시킴	불필요한 재통관으로 선적지연 및 업무 가중
EDI 기능	- EDI 기능을 해운대리점에만 부여 - EDI 업무의 자동화가 미흡	- 포워더가 EDI업무를 주로 처리 - 해운대리점, 선사, 터미널간 정보교환이 곤란하여 동일한 선적사항을 기관별로 반복 입력

## 8) 선하증권 발행의 제한

중국 국제해운조례 제28조에서는 국제선박대리점이 선하증권을 발행하도록 규정하여 사실상 해운대리점만이 선하증권을 발행할 수 있게 되었다. 그리고 중국 정부는 자국 선사인 China Shipping, COSCO, Penavico, Sinotrans 등 극소수 기업에게만 해운대리점업무를 수행할 수 있는 자격을 부여하고 있다. 이에 따라 해운대리점업무를 수행할 수 있는 선사로 화물이 몰리게 되어 외국선사는 화물유치에서 불리한 처지를 감수해야 한다.

다만 국제해운조례 제9조와 10조에서 해운대리점업으로의 참여를 등기제(등록제)로 하고 있어 해운대리점업체의 수도 증가할 것으로 예상되기 때문에 앞으로는 외국선사의 대리점 선택 폭이 다소 확대될 것으로 전망된다.



## 2. 우리나라의 대응방향

### 1) 정부부문

한국과 중국간의 현안문제는 한/중항로 개방문제와 우리 선사들이 중국시장에서 겪고 있는 어려움의 해결문제로 대별할 수 있다(<그림 6-1> 참조). 이하 우리 정부가 한국과 중국간의 해운문제에 대한 대응방향을 살펴본다.

<그림 6-1>

한국과 중국간 현안문제 대응방향

구 분	내 용	대응 방향
한/중 항로 개방	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 항로개설, 선박투입 규제</li> <li>- 제3국 선사 진입 규제</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 한/중 협의로 규제 중임(행정적 규제사항)</li> <li>- 미국과 EU의 관심사이므로 개방 불가피</li> <li>- 향후 2-3 이상 규제 지속 어려울 것</li> <li>- 해운조례는 이미 등록제로 규정했음</li> </ul>
우리선사의 중국시장 현안사항	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 연안T/S, 내륙운송, 현지법인과 분공사 설립, 해운대리점 업무, 선하증권 발행</li> <li>- 세무조사, 세금부과, 송금제한</li> <li>- 터미널 선택, 하역업무, 검수업 하역비</li> <li>- 통관, EDI 등</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 해운문제인가, 한국만의 문제인가, 규정 정비 내용 활용으로 해결 가능한가 등을 기준으로 현안문제를 분류</li> <li>- 한국만의 문제이자 해운문제이고 양국간 협정으로 해결가능한 문제인 경우 적극 해결 추진(세무조사, 과세, 송금)</li> <li>- 미국, EU 등과 공통사항은 국제공조 추진</li> </ul>

#### (1) 한/중항로 개방문제

한/중항로는 1989년 개설되기 시작한 이래 특별관리항로로 취급되어 양국 정부의 엄격한 관리아래 발전해왔다(<표 6-6> 참조). 양국은 1992년 국교를 수립하고 1993년에 해운협정을 체결하였으며 매년 해운회담을 개최하여 동 항로의 관리문제를 협의하고 있다. 즉 한/중항로에서는 양국간의 협의관리체제가 계속 유지되고 있다. 양국은 항로개설 초기에 양국기업의 합작선사를 우선적으로 참여시킴으로써 호혜평등의 원칙을 세웠다. 그리고 해운협정에 근거해서 항로 개설, 선박 투입, 제3국 선사의 참여 등에 대해 행정적으로 규제하고 있는 상황이다. 특히 카페리선사의 이해관계를 고려하여 카페리항로에 대한 컨테이너선 투입을 양국이 합의하여 규제하고 있다.

그러나 한/중항로의 개방은 미국과 EU도 관심을 가지는 시장이다. 따라서 동

항로의 개방은 불가피할 것으로 예상된다. 우리나라의 해운법에는 동 항로를 규제할 법적 근거가 없으며, 특히 중국에서도 2002년 1월부터 발효된 국제해운조례가 국제정기항로의 개설문제에 대해 허가제에서 등록제로 전환했기 때문에 한/중항로에 대한 제3국의 개방요구를 거절하기 어려운 상황이다. 따라서 동 항로에 대한 양국의 협의규제체제는 더 이상 유지되기 어려울 것으로 예상된다. 우리나라도 이미 해양수산부가 2003년부터 한중항로의 개방을 시사한 바 있다.

&lt;표 6-6&gt;

한/중항로 관리형태 및 향후 과제

구 분	내 용	비 고
항로개설시기	- 1989년 컨테이너항로 개설 - 1990년 화객선항로 개설	- 한·중 합작선사 참여
항로관리의 근거	- 1992년 국교수립 - 1993년 해운협정 체결	- 최혜국대우원칙 - 상호 서류 인정, 수익금 자유반출 - 정기적인 해운협의회 개최
항로관리를 위한 양국의 협력형태	- 매년 정부간 해운회담 실시 - 민간의 황해정기선사협의회 개최	- 2001년 9차 해운회담 개최 - 항로 추가개설 지속 - 현안문제 협의
시장운영방식	- 상호합의제 - 상호주의 및 호혜평등주의	- 항로개설, 선박투입
향후 과제	- 한·중항로 자유화 - 운임덤프 등 경쟁질서 구축	- 중국의 WTO가입을 계기로 항로 자유화 및 경쟁질서 구축이 과제로 등장

자료 : 해양수산부.

다만 한/중항로의 개방과 관련하여 정부차원에서 요구되는 조치는 운임덤프와 같은 시장질서 문란행위에 대한 규제책을 강화해야 한다는 것이다. 시장개방은 신규진입의 활성화를 초래하므로 동 항로에서도 신규진입 확대에 따른 운임경쟁이 더욱 치열해질 것으로 예상된다.

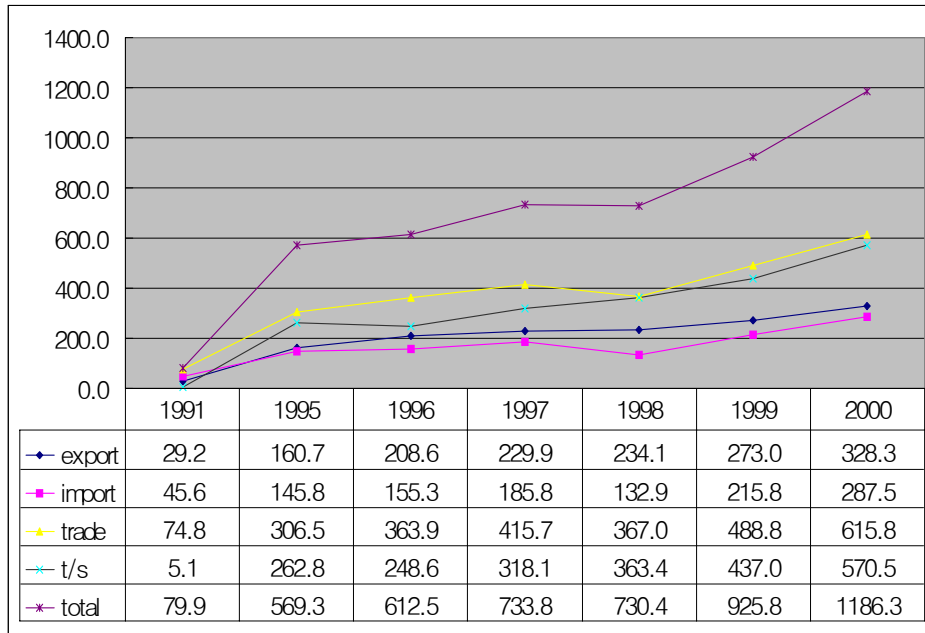
한/중항로는 개설된 이래 컨테이너물동량이 지속적으로 증가하였다. 1991년에 8만 TEU에 불과하던 물동량이 2000년에는 119만 TEU로 15배 규모로 성장하였다(<그림 6-2> 참조). 양국간 교역물동량은 약 9배 규모로 증가하였으며 한국 항만에서 환적되는 중국의 수출입화물은 114배로 급격히 증가하였다. 따

라서 한/중항로는 국제적으로 주목받는 시장으로 발전하였다. 미국 정부가 중국 해운정책에 대한 문제점을 제기를 할 때 한/중항로의 규제문제를 거론하는 것도 이와 같은 시장의 성장성을 주목했기 때문이다. 따라서 한/중항로는 더 이상 양국간의 문제일수만 없는 상황에 돌입한 것이다.

&lt;그림 6-2&gt;

한/중항로 컨테이너 물동량 추이

단위 : 천TEU

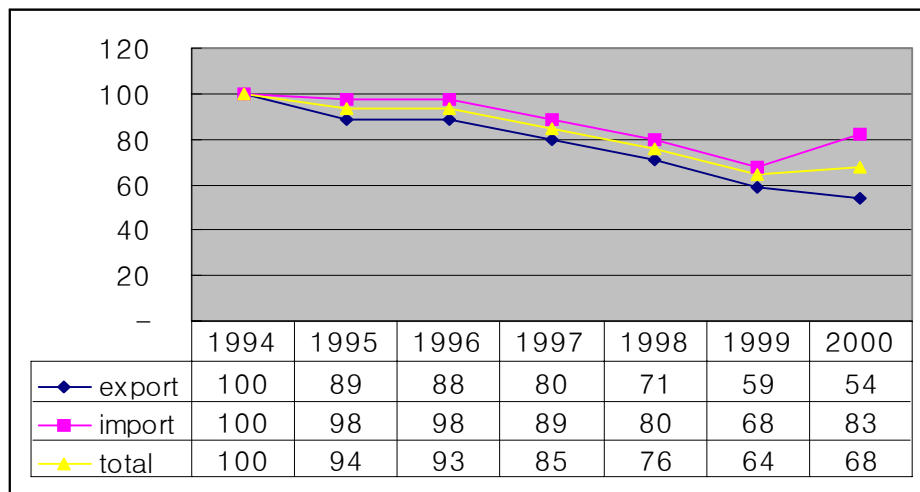


자료 : 해양수산부.

한/중항로 개방과 관련해서 운임덤프와 같은 경쟁행위의 과열을 우려하는 것은 동 항로의 컨테이너 물동량이 지속적으로 증가하였음에도 불구하고 운임수준이 지속적으로 하락하고 있기 때문이다(<그림 6-3> 참조). 1994년의 운임수준을 100으로 본 한/중항로의 운임지수는 지속적으로 하락하여 1999년에 64까지 하락하였다. 2000년에 다소의 회복추세를 보였으나 동 항로가 전면 개방되면 신규 참여자들에 의한 운임경쟁 가열로 다시 하락추세로 반전할 것으로 예상된다. 나아가 가격경쟁의 과열분위기는 운임덤프 사태로 발전함으로써 양국간 해상교역의 안정적 발전을 저해할 수도 있을 것이다.

&lt;그림 6-3&gt;

한/중 항로 컨테이너화물 운임수준 변화



주 : 연도별 운임수준은 추정치에 근거한 것임.

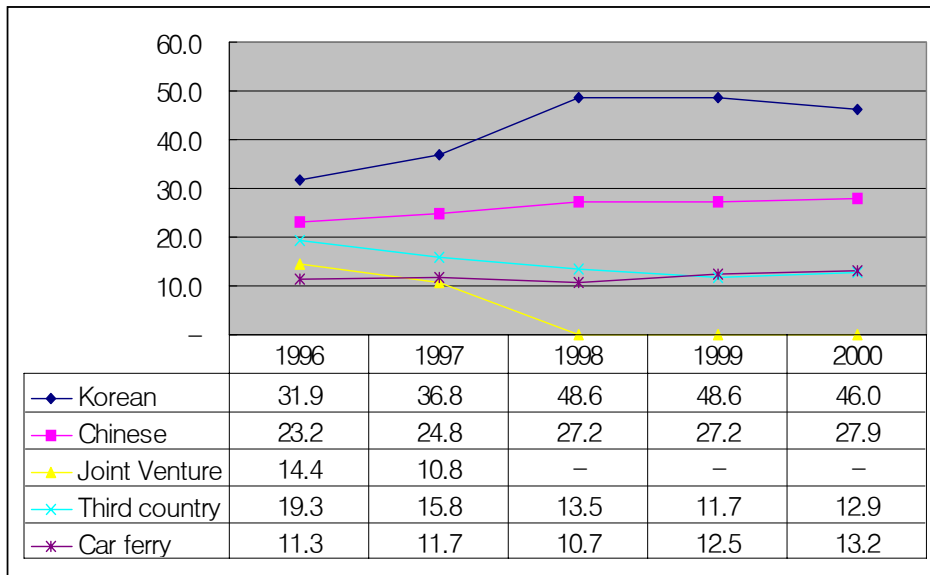
한/중항로 개방에 따른 운임질서 문란 가능성에 대해 우리 정부가 특별히 관심을 가져야 하는 이유는 우리 선사들의 시장 지배력이 약화되고 있기 때문이다(<그림 6-4> 참조). 우리 선사들의 시장 점유율은 1996년의 31.9%에서 1998년에 48.6%까지 상승한 후 2000년에는 46%로 낮아졌다. 반면에 중국 선사들의 점유율은 1996년의 23.2%에서 지속적으로 상승하여 2000년에는 27.9%로 높아졌다. 이러한 추세를 감안할 때 동 항로가 개방되어 신규진입이 완전 자유화되면 우리 선사들의 시장 지분을 중국 선사들이 크게 잠식할 수 있음을 시사하는 것이다. 운임수준이 하락하면서 시장점유율마저 낮아진다면 우리 선사는 원가수준이 낮은 중국 선사들에 의해 퇴출될 가능성이 높다. 특히 운임덤핑 등 시장질서가 문란해질 경우 우리 중소 선사들의 퇴출이 크게 우려되는 상황이다.

그러므로 중국의 국제해운조례 제정을 계기로 한/중항로의 전면 개방이 불가피해지고 있기 때문에 우리 정부는 국적 중소선사의 퇴출을 방지하기 위해서 동 항로의 운임질서가 문란해지는 것을 예방할 필요가 있다. 운임질서 유지를 위한 방안으로는 경쟁질서 규칙을 제정하는 것이다. 특히 한국과 중국이 한/중항로의 공정경쟁질서 규칙을 공동으로 제정하여 시행한다면 운임덤핑의 예방에 상당한 효과를 거둘 수 있을 것으로 예상된다.

&lt;그림 6-4&gt;

선사의 국적별 한·중항로 시장점유율 추이

단위 : %



자료 : 해양수산부.

## (2) 우리 선사가 중국시장에 겪는 불합리한 대우문제

우리 선사들이 중국 해운시장에서 겪고 있는 차별대우나 불합리한 대우는 연안 환적(transshipment : T/S), 내륙운송, 영업망 구축, 대리점관련 사항, 세무조사, 항만이용, 통관 등에서 발생하는 것으로써 이미 앞서 검토한 바와 같다. 이러한 현안문제에 대한 우리나라의 대응에 있어서는 문제의 성격을 기준으로 재분류해서 접근하는 것이 바람직하다.

현안분류의 기준으로는 첫째, 해당 현안이 우리 선사들만의 문제인가 아니면 모든 외국 선사들의 공통적인 사항인가이다. 우리 선사들만의 문제이면 양국간 협의채널을 이용해서 적극적으로 해결해 가야 한다. 그러나 외국선사들의 공통 사항이라면 국제적인 공조체제를 활용하는 것이 바람직하다.

둘째, 해운만의 문제인가 타 산업에 연관된 사안인가를 구분해서 대응해야 한다. 연안 환적, 현지법인과 판사처 설립, 해운대리점, 터미널 선택, 하역업무 등은 해운만의 문제로 볼 수 있는데 반해 세무조사, 세금부과, 송금 등은 조세 및 외환당국과 공조해야 할 사안이다.

셋째, 중국의 해운규정 정비상황을 활용할 수 있는 문제인가 아니면 규정정비와 관계없는 문제인가를 구분해야 한다. 앞서 언급한 우리 선사들이 겪는 문제의 대부분은 해운규정 정비와 연관되는데 반해 세무, 송금 등은 해운규정 정비와 관계가 없는 문제이다.

넷째, 이미 체결된 양국간의 협정이나 조약으로 해결 가능한 것인가를 구분해야 한다. 해운협정은 양국간 호혜주의를 채택하고 있기 때문에 중국 선사들이 우리나라 해운시장에서 누리는 지위를 감안하면 앞서 언급된 해운문제는 대부분이 해운협정에 연관된다. 그리고 세무사항은 양국간 이중과세방지협정에 관련되고 송금문제는 해운협정에 언급된 사항이다. 특히 양국간에는 매년 해운 회담이 개최되고 있으므로 우리 정부는 향후 양국간 해운회담 의제를 한/중항로 현안에만 국한시키지 말고 양국 해운시장 참여에 관한 전반적인 문제로 확대할 필요가 있다.

이상과 같은 분류기준을 활용하면 우리 선사들이 중국 해운시장에서 겪는 문제들은 대부분이 해운회담을 통해 협의가 가능한 문제들이다. 열거된 현안 중에서 세무조사 및 세금부과는 비록 조세당국에 연관된 사안이기는 하지만 비교적 우리 선사들이 많이 겪는 문제이자 이미 체결된 이중과세방지협정에 어긋나는 문제라 할 수 있다. 따라서 조세당국과 협의해서 함께 풀어야 한다. 만약 이 문제가 미국이나 EU 선사들도 겪는 문제라면 국제적인 공조체제를 통해 해결해야 한다.

그리고 대리점관련 현안사안이 많이 제기고 있는데 이들 문제는 규정정비차원에서 해결을 시도해볼 수 있다. 중국은 국제해운조례 제정을 통해 선박대리점업을 허가제에서 등록제로 전환함과 동시 외국기업의 합작진출을 허용하고 있다. 따라서 우리 선사들이 대리점업에 합작진출을 한다면 이러한 현안문제의 상당 부분이 해결될 수 있을 것이다. 민간 차원의 해결방안이 시도될 수 있는 여건이 조성된 것이다.

## 2) 민간부문

### (1) 기본방향

제2장에서 살펴본 바와 같이 중국의 향후 규정정비는 자율화, 체계화, 개방화, 국제화 측면에서 진행될 것이다. 그리고 자율화, 개방화, 국제화는 중국의

WTO 가입조건이 중요한 지렛대 역할을 할 것이다. 이러한 규정 정비는 국제 해상운송업, 선박대리업, 선박관리업, 무선박운송업 등 각 사업분야의 규제완화를 반영하여 진행될 것으로 생각된다. 그러므로 향후 규정정비는 결국 외국선사들의 중국 진출기회를 확대시키게 될 것이다(<그림 6-5> 참조).

따라서 우리 선사들은 중국의 해운규정 정비가 새롭게 조성할 진출여건을 중장기적인 시각에서 접근하는 것이 바람직하다. 중장기적 접근이라 해서 대응책을 시급히 강구할 필요가 없다는 것을 의미하는 것은 아니다. 대응책을 조기에 강구하되 미래에 대비하는 선점전략이 필요하다는 의미이다.

<그림 6-5> 중국의 규정 정비에 대한 중장기 대응 방향

사업 분야	규정 정비 및 여건 변화 방향	대응 방향
국제해상운송	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 설립의 등록제 전환</li> <li>- 외국선사 영업 허용</li> <li>- 투자지분 규제완화</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 합작선사 설립으로 현지화 전략 추진</li> <li>- 합작 대리점 추진으로 마케팅력 사전 강화</li> <li>- 중국 시장규모 지속확대 예상</li> </ul>
국제정기선운송	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 서비스 자유화</li> <li>- 외국선사 영업 허용</li> <li>- 투자지분 규제완화</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 자유화 되어도 합작대리점 진출 필요</li> <li>- 자유화에 따른 경쟁 가열에 대비 마케팅력 사전 확보 필요</li> <li>- 중국 정기선시장 급격한 팽창 예상</li> </ul>
선박대리업	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 등록제 유지 또는 신고제 전환</li> <li>- 투자지분 규제 완화</li> <li>- 배타적 영업권 상실 예상</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 합작대리점 추진하면 현안 해결에 도움</li> <li>- 중국시장 마케팅의 핵심 분야임</li> <li>- 시장규모 확대로 수익 창출도 가능 예상</li> </ul>
국제선박 관리업	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 등록제 유지 또는 신고제 전환</li> <li>- 향후 수요 확대 예상</li> <li>- 해운업 규제완화로 시장 팽창</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 중국 현지화전략 추진시 진출 필요</li> <li>- 선원고용, 선박관리, 선박 중개 부문 유망</li> </ul>
무선박운송업 (NVOCC)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 등록제 유지 또는 신고제 전환</li> <li>- 도로, 철도 운송 개방으로 복합 운송체제 발전 예상</li> <li>- 내륙개발로 수요 증가 예상</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 합작 진출로 미래시장 선점 필요</li> <li>- 미국 다음의 시장규모 가능</li> <li>- 내륙운송 현안문제 해결로 서비스 개선</li> </ul>

## (2) 국제해상운송부문

우선 국제해상운송부분에서 중국은 외국선사의 영업을 점진적으로 그리고 선별적으로<sup>30)</sup> 허용해갈 것으로 예상된다. 설립조건도 허가제에서 등록제로 전환

30) 지금까지 중국이 외국선사의 애로사항을 수용하는 관행을 보면 모든 외국선사를 동등하게 취급하지 않음을 알 수 있음. 즉 강대국 선사나 적극적으로 이익을 제기하는 국가의 선사들을 대해 우선적으로 고려해 왔음. 따라서 우리 선사들은 한국과 중국간의 정부차원 협력관계를 적극 활용함으로써 다른 외국선사들에 대한 선점의 효과를 추구해야 함.

될 것으로 예상된다. 그리고 외국인의 투자지분제한도 완화할 것으로 예상된다.

중국시장의 빠른 성장추세를 감안할 때 우리 선사들은 마케팅 능력을 사전에 강화시킬 필요가 있다. 이 마케팅과위의 강화를 위한 가장 효과적인 방법은 중국시장의 마케팅부문에서 배타적 권한을 행사하고 있는 선박대리업에 대한 합자투자를 하는 것이다. 그리고 선사설립에 대한 규제완화추세를 주시하여 현지기업과 합작선사를 설립하여 강력한 현지화전략을 추진하는 것도 모색해야 한다.

국제정기선분야는 규제완화가 가장 빨리 진행될 사업분야이다. 향후 5년 내에 정기선 서비스의 자유화가 이루어질 것으로 예상된다. 이와 같이 선사의 영업직영체제가 이루어지면 대리점사의 배타적 영업권이 없어질 가능성도 있으나 그 유효성은 유지될 것이다. 진입자유화에 따른 외국선사의 진출이 확대되면 대리점 수요도 증가할 것이기 때문이다. 따라서 정기선분야에 있어서도 대리점 합작이 가장 효과적인 대응방안이다.

### (3) 선박대리업부문

선박대리업은 앞서 언급한 바와 같이 중국 해운시장 마케팅의 핵심사업분야이다. 중국의 대리점은 우리나라의 대리점보다 훨씬 넓은 활동영역에서 보다 강한 마케팅과위를 행사하고 있다. 그리고 중국시장이 개방될수록 외국선사들의 진출이 확대될 것이므로 대리점 시장규모도 커질 것이다. 그러므로 우리 선사들의 중국시장 변화에 대한 대응은 대리점분야 진출로 시작되어야 한다. 선박대리업에 대한 합작진출은 비록 단기적으로 경영권 확보가 어려울지라도 우리 선사들 겪고 있는 대리점관련 현안문제 해결에 큰 도움이 될 수 있다.

### (4) 선박관리업부문

선박관리업 분야는 앞서 지적한 바와 같이 현재로서는 큰 관심을 끌지 못하고 있으나 개방화 및 자율화가 진행될수록 외국선사들의 현지화전략이 강화될 것이므로 시장규모가 급격히 커질 가능성이 있다. 따라서 우리 선사들도 합작투자를 통해 미리 학습효과를 거둘 필요가 있다.

### (5) 무선박운송업부문

마지막으로 무선박운송업(NVOCC)분야는 중국시장에서 새로운 경쟁영역으로



부각될 가능성이 높다. 해운, 도로, 철도 등 운송분야의 개방이 동시에 진행될 것이므로 복합운송체제가 빠르게 발전할 수 있을 것이다. 그리고 중국이 내륙 개발정책을 적극적으로 추진하고 있기 때문에 복합운송수요는 계속 커질 것이다. 따라서 합작진출로 미래시장의 선점효과를 도모하는 것이 바람직하다. 이 분야의 합작진출은 우리 선사의 내륙운송 부문 경쟁력 강화에 크게 도움이 될 것이다. 무엇보다도 우리 선사가 화주를 직접 상대하면서 해운과 내륙을 포괄하는 종합물류서비스를 개발하는데 있어서는 NVOCC부문에 대한 진출이 가장 효과적일 것으로 생각된다.

## 제 7 장 결론 및 정책제언

### 1. 중국 해운규정 정비의 중요성

중국은 세계 최대의 해운시장으로 성장하는 추세를 보이고 있다. 중국은 2000년에 항만 처리 컨테이너화물이 1,740만TEU에 달함으로써 일본을 제치고 세계 제2위이다. 홍콩의 화물처리량을 합하면 중국은 연간 물동량이 3,500만 TEU를 초과하여 미국을 제치고 세계 1위의 정기선시장이다. 중국은 세계 최대의 생산공장이자 소비시장이다. 우리나라로서도 중국은 1위의 수출 대상국가이다.

우리 선사들은 중국을 생존기반으로 활용하지 않는 한 지속적으로 발전하기 어려운 실정이다. 우리 선사뿐만이 아니라 세계 우수 선사 모두가 중국 해운시장에 경쟁적으로 참여하고 있다. 국가적으로도 우리나라는 동북아 물류중심화 전략을 추구해야 할만큼 중국시장에 기대하는 바가 크다. 따라서 중국시장의 변화는 우리에게 생존의 문제로 대두된다. 그러므로 중국시장의 경쟁조건을 변화시키는 해운규정의 정비는 우리 선사들에게 매우 중요한 문제이며 정부로서도 조금도 간과할 수 없는 관심사이다. 중국은 오랜 숙원이던 WTO 회원국 지위를 2001년 12월에 획득하였다. 중국이 WTO 회원국이 되려는 이유는 국제사회의 정회원으로서의 영향력을 확보하려는 데 있다. 세계 최대 시장인 중국이 국제사회의 영향력을 확보하게 되면 중국 규정의 국제적 영향력도 커질 수밖에 없다. 즉 중국의 해운규정을 모르고서는 우리 해운업의 생존을 장담할 수 없게 되는 것이다. 중국이 새롭게 정비하는 해운규정에 관심을 가져야 하는 이유도 여기에 있다.

### 2. 중국 해운규정의 개정방향

규정은 시장의 반영이자 시장변화의 원인이라 할 수 있다. 중국 해운규정도 해운시장의 변화를 반영하고 향후 시장변화를 촉진시키기 위해서 제정 또는

정비되어 왔다. 그러므로 중국 해운규정의 정비 방향은 중국해운시장이 어떠한 변화를 겪고 있는가에서 찾아야 한다.

중국 해운시장은 1980년 이후 지속적으로 성장하였고 또 변화를 거듭하였다. 이러한 해운시장 변화는 중국의 개혁·개방정책을 이정표로 하여 이루어졌다. 현재 중국의 개혁·개방은 2001년 12월 WTO 가입을 이정표 삼아 새롭게 모색되고 있다. WTO 가입이 초래하는 변화는 자율화, 개방화, 국제화가 큰 줄기이다. 그 동안 중국 해운시장이 이러한 변화를 모색해 오기는 하였으나 변화의 압력으로 작용하는 일정표가 설정되지 않았기 때문에 변화의 속도가 느렸고 또 체계성도 결여되었다. 이러한 문제의식에서 볼 때 WTO 가입은 해운규정 변화의 내용, 속도, 체계성의 모든 요건을 구속하는 계기가 된다. 우선 중국은 WTO 가입조건에 따라 정해진 기간 내에 시장개방을 해야하므로 이러한 변화를 반영하는 해운규정의 변화 일정표가 명확히 설정된 셈이다. 그리고 WTO는 자율화, 개방화, 국제화를 추구하는 기구이기 때문에 해운규정의 변화내용도 분명해진다. 또한 WTO규범은 시장의 효율성을 강조하기 때문에 관리규범의 체계성도 중국 해운규정에 대해 변화의 압력으로 가해진다.

현재의 중국 해운규정들을 보면 자율화, 개방화, 국제화, 체계화 측면에서 많은 문제점을 안고 있다. 따라서 향후 해운규정의 정비는 이 4가지 방향으로 추진될 것이 분명해지는 것이다.

### 3. 중국 국제해운조례의 파급효과

2001년 12월에 공포되어 2002년 1월부터 발효된 국제해운조례는 중국해운시장의 기본적인 관리규정으로 평가될 수 있다. 우선 국제해상운송업, 무선박운송업(NVOCC), 선박대리업, 선박관리업 등 해운 전반의 영역을 포함하고 있다. 그리고 이 조례는 WTO 가입을 인정받기 위해 제정되었기 때문에 다른 해운관련 규정에 비해 그 체계가 비교적 정립되어 있는 편이다. 또한 무선박운송업에 대한 내용을 도입하는 등 국제화측면에서도 나름대로의 노력을 보여주고 있다. 다만 자율화 및 개방화 측면에서는 다소 부진한 것으로 평가된다.

이와 같이 자율화 및 개방화 측면의 성과가 부진하기 때문에 당장의 파급효과는 그리 크지 않을 것으로 평가된다. 그러나 향후 5년이라는 개방화 및 자율

화 일정을 대입해 보면 이 국제해운조례는 중국 해운시장의 향후 변화를 주도하게 될 기본규정이 될 것이다. 따라서 2007년까지 이루어야 할 중국 해운시장 개방화 및 자율화가 이 조례에 반영된다고 상정한다면 이 규정이 향후 중국 해운환경에 미치게 될 파급효과는 매우 클 것이다. 그러므로 우리 선사들은 이 조례의 변화를 예의 주시해야 한다.

#### 4. 우리 정부의 대응방안

중국의 해운규정 정비로 인해 우리에게 제기되는 현안문제는 한/중항로의 개방문제와 우리 선사가 중국시장에서 겪고 있는 불합리한 처우문제를 해결하는 것이다.

한/중항로는 1989년 개설된 이래 빠르게 성장하는 시장이다. 양국간 컨테이너물동량은 1991년 8만TEU에 불과하였으나 2000년에는 119만TEU에 달함으로써 약 15배 규모로 증가하였다. 특히 우리 항만에서 환적되는 중국의 수출입물동량은 같은 기간에 114배로 증가하였다. 따라서 이 항로는 양국 선사뿐만 아니라 세계 우수 선사 대부분이 주목하는 시장이 되었다. 한편 한국과 중국 정부는 이 항로를 특별관리항로로 취급하여 정부간 협의관리체제를 유지시켰다. 양국은 선사들의 항로개설 및 선박투입 등에 있어서 호혜평등의 정신을 유지시켜왔다. 따라서 제3국 선사들의 항로 참여가 행정적으로 규제되어 왔다. 그런데 중국이 WTO에 가입하고 또 국제해운조례 제정을 통해 정기선부문을 허가제에서 등록제로 전환하였기 때문에 한/중항로의 개방이 불가피해졌다. 한/중항로의 개방은 신규 참여를 확대시킴으로써 모처럼 회복추세로 돌아선 운임을 다시 하락추세로 반전시킬 우려가 크다. 만약 운임경쟁이 심화되어 운임덤핑과 같은 불공정 경쟁행위가 만연된다면 우리 선사 특히 중소선사들이 상당한 타격을 받을 것으로 예상된다. 한/중항로의 지속적인 운임하락추세속에서 우리 선사들의 시장점유율이 하락하는 추세를 보이고 있기 때문에 운임덤핑과 같은 시장질서교란이 자행될 경우엔 중국 선사보다 우리 선사들이 더 큰 영향을 받을 것으로 예상된다. 그러므로 우리 정부는 한/중항로의 시장질서 문란을 예방할 수 있는 공정경쟁규칙을 제정할 필요가 있다. 특히 중국 정부와 공동으로 공정경쟁규칙을 제정한다면 운임덤핑예방 효과가 크게 나타날 것이다.

한편 우리 선사들은 중국 해운시장에서 여러 가지 불합리한 처우를 받고 있는 것으로 조사되었다. 중국의 연안환적운송이나 내륙연계운송에서 외국선사의 참여가 극히 제한되는데 반해 중국 선사는 상당한 수준의 참여가 이루어지고 있다. 현지법인 설립, 해운대리점업무, 터미널 선택, 하역업무, 통관 등에 있어서 많은 불편을 겪거나 불합리한 대우를 받고 있다. 이상과 같은 불합리한 처우는 모든 외국선사들이 공히 겪고 있는 것들이지만 ODCY에 투자하고서도 제대로 활용할 수 없어 투자비를 회수하지 못하는 우리 기업만의 문제도 있다. 특히 양국간 이중과세방지협정이 체결되어 있고 또 해운협정에 송금의 자유가 인정되었음에도 불구하고 우리 선사의 현지법인은 연1회의 세무조사를 받고 있으며 운임수입의 본국 송금도 제한을 받는 사례가 있다.

우리 정부는 양국간의 해운회담을 통하여 이러한 불합리한 처우에 대해 적극적으로 대처할 필요가 있다. 지금까지는 해운회담의 의제가 주로 한/중항로의 현안문제에 국한되는 경향이었으나 앞으로는 상대국 해운시장에서 겪고 있는 불합리한 처우문제를 개선하는 방향으로 회담의제를 확대해야 할 것이다. 특히 양국간의 해운협정이 상호주의를 강조하고 있는 점에 주목하여 중국 선사가 우리 시장에서 누리는 지위에 상응하는 대우를 우리선사가 중국시장에서 받을 수 있도록 노력해야 할 것이다. 그리고 조세문제와 송금문제도 조세 및 외환당국과 공조체제를 구축하여 적극 대응할 필요가 있다.

## 5. 우리 선사 경영전략 측면의 시사점

중국 해운규정 정비와 관련하여 향후 대응방향의 핵심은 대리점업 참여로 시작해야 한다는 점과 그 범위를 무선박운송업(NVOCC)까지 넓혀야 한다는 점이다. 현재 중국해운시장에서 외국선사들이 겪는 어려움의 가장 중요한 원인은 대리점업체의 배타적 영업권이다. 현지법인이나 무선박운송기업을 설립하지 않는 한 외국선사들의 영업활동은 대리점업체를 통해서만 가능하다. 그런데 외국선사들의 영업을 대리하는 권리는 극소수의 중국업체에게만 주어졌다. 그리고 중국의 대리점업체는 다른 나라의 대리점업체와 달리 영업에서부터 통관에 이르기까지 광범위한 영역을 활동범위를 하고 있다. 그러므로 대리점업체의 마케팅 파워는 아주 강력한 것이다. 이러한 파워를 보유하는 소수의 대리점업체들

은 대부분이 국제화물운송업까지 겸하고 있어 외국선사와는 경쟁관계에 있다. 따라서 중국 대리점업체들은 외국 경쟁선사에 대해 비협조적인 입장을 견지하고 있다.

한편 중국의 국제해운조례는 해운업, 대리점업, 선박관리업, 무선박운송업 등의 외국인 합작투자를 부분적으로 허용하고 있으나 대리점업을 제외하고는 중장기적인 관점에서만 그 실효성을 기대할 수 있다. 따라서 우리 선사들은 대리점업에 대한 합작진출을 통해서 빠른 기간에 중국시장 마케팅 파워를 습득해야 할 것이다. 그리고 중장기적으로 미국 다음의 큰 시장으로 성장할 중국의 무선박운송분야까지 현지투자를 증대시켜 가야 할 것이다.

우리 선사가 중국의 대리점업과 무선박운송업에 참여한다면 현재 겪고 있는 영업관련 문제점의 대부분이 해소 될 수 있을 뿐만 아니라 전면 개방시 생존력을 결정하는 마케팅 파워를 선점하는 장기적 효과도 기대할 수 있을 것이다.

## 참 고 문 헌

### 〈국내문헌〉

- 대외경제정책연구원, 「중국의 지역경제협력 인식과 동북아 경제통합 가능성」, 2001. 12.
- \_\_\_\_\_, 「중국 WTO 가입의 경제적 효과와 정책적 시사점」, 2001. 11.
- \_\_\_\_\_, 「중국의 WTO 가입이후 산업별 개방계획과 그 영향」, 2000. 12.
- 주중해양수산물관, “중국의 해양수산물 관련 기구와 기능”, 내부분건, 2001. 11. 23.
- 한국무역협회 세계화지원센터, 「중국시장 진출전략」, 2002.
- 한국법제연구원, 「중국의 사회주의 시장경제와 최근의 법제발전」, 1995. 12.
- \_\_\_\_\_, 「중국의 사회주의 시장경제체제 정착을 위한 최근의 입법에 관한 연구」, 1996. 6.
- \_\_\_\_\_, 「중국의 WTO 가입과 법제정비에 관한 연구」, 2001. 10.
- 해운산업연구원, 「대만해협 양안간 운항관리규정의 영향과 대응방안」, 1996. 12.

### 〈외국문헌〉

- 小出修三, 「北東アジアにおける共通海運市場の必要性と障害：日本の場合」, 동북아 공동해운시장 장애요인 국제세미나, 한국해양수산개발원, 2001. 12. 19.
- 人民交通出版社, 「中華人民共和國 港口收費規則(外貿部分)」, 2001.
- \_\_\_\_\_, 「中華人民共和國國際海運條例-Regulations of the Peoples's Republic of China on International Maritime Transportation(中英文)」, 2001年 12月 11日.
- \_\_\_\_\_, 「2000 中國航運發展報告」, 2001.

- 中國 交通部, 「關於頒發(外貿船舶在中國港口裝卸速延工作管理辦法)的通知」, 1986.
- \_\_\_\_\_, 「關於週整外貿港口收費規定和標準的通知」, 2001年 9月 20日.
- \_\_\_\_\_, 「船舶引航管理規程」, 2001年 10月 12日.
- 中國 交通部/國家計劃委員會, 「關於對外貿船舶及貨物港口收費實行優惠的通知」, 2000.
- 中國 國務院, 「中華人民共和國國際海運條例」, 2001年 12月 11日.
- \_\_\_\_\_, 「中華人民共和國海上國際集裝箱運輸管理規定」, 1990.
- 眞 虹, 「建立中日韓共同航運市場的研究」, 동북아 공동해운시장 장애요인 국제세미나, 한국해양수산개발원, 2001. 12. 19.
- FMC, *Federal Maritime Commission Issues Notice of Inquiry on Restrictive Shipping Practices in People's Republic of China*, March 12, 2002.
- \_\_\_\_\_, *Shipping Restrictions, Requirements and Practices of The People's Republic of China*, [www.fmc.gov/](http://www.fmc.gov/)
- Jianhua, Ren, *China's Shipping Policies After the Entry into WTO*, The 8th Asian Shipping Forum, Seoul, November 20-22, 2002.
- People's Communications Publishing House, "Maritime Procedure Law of the Peoples's Republic - translated by The Fourth Civil Division", *The Supreme Peoples's Court of P.R.C.*, 2000. 12.



중국의 주요 해운규정 정비와 우리나라의 대응방향

---

2002年 12月 26日 印刷

2002年 12月 31日 發行

編輯兼 李 廷 旭  
發行人

發行處 韓 國 海 洋 水 產 開 發 院  
서울특별시 송파구 신천동 11-6

전 화 2105-2700 FAX : 2105-2800

등 록 1984년 8월 6일 제16-80호

---

組版・印刷/正陽社 2263-0066 정가 15,000원

판매 및 보급 : 정부간행물판매센터  
Tel : 394-0337, 734-6818